action auto moto

Le GUIDE de la FIABILITÉ

100 modèles à la loupe

- Mécanique, électronique, châssis, équipement : des infos 100 % fiabilité.
- Les rappels de chaque modèle.
- Les premiers prix.

Avec Direct Assurance

N°1 DE L'ASSURANCE AUTO EN DIRECT

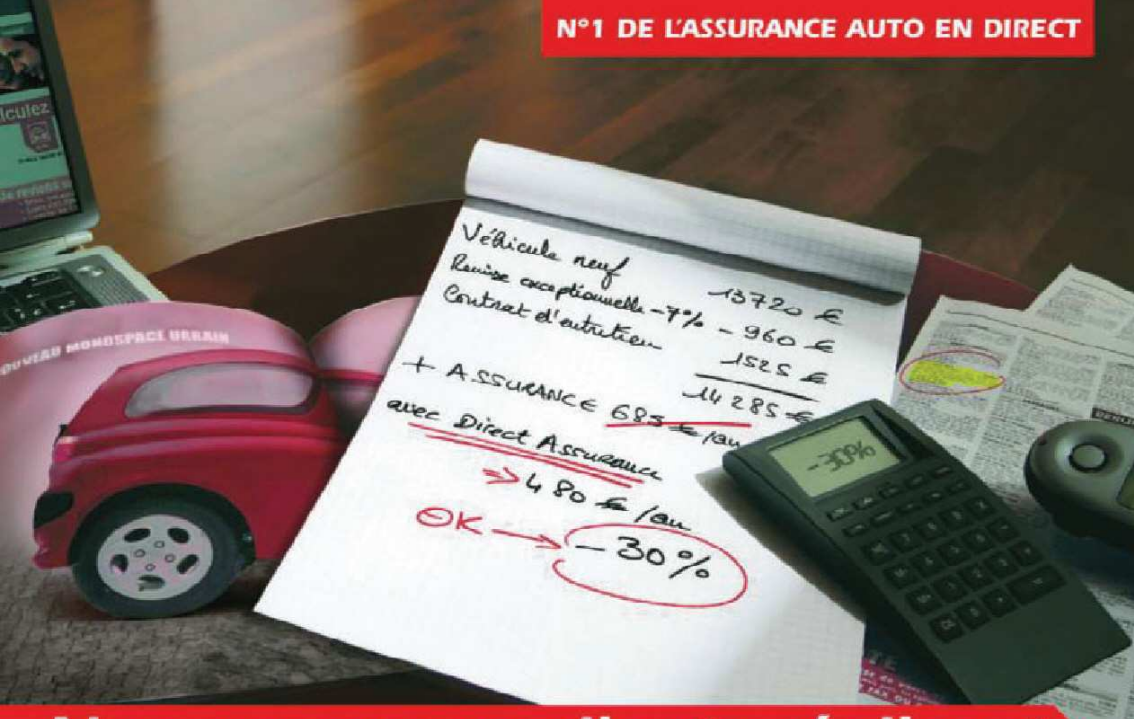


Photo : F. Delfaux

Nos nouveaux clients réalisent 30%* d'économie en moyenne !

Assurez-vous rapidement grâce à la SOUSCRIPTION EXPRESS

Réglez par carte bancaire un premier versement au téléphone ou sur www.direct-assurance.fr, et profitez très vite de votre nouvelle voiture !

Comparez !	Formule Au Tiers		Formule Tous Risques	
	RENNES	PARIS	RENNES	PARIS
Saxo (4cv)	157 €	171 €	198 €	213 €
Clio 1.4 (5cv)	162 €	178 €	209 €	226 €
Golf 1.4 (6cv)	172 €	188 €	233 €	251 €
307 XR (7cv)	185 €	203 €	252 €	273 €

Tarifs minima TTC établis le 05/01/2006 pour une année d'assurance, sur des bases de calcul comprenant entre autres un bonus de 50 % et l'usage promenade trajet travail.

3 atouts indispensables !

1. **Jusqu'à 800 000 €** d'indemnités, sans franchise, pour le conducteur blessé lors d'un accident. Optez pour l'une des meilleures Garanties Personnelles Conducteur du marché.
2. **Indemnisation à la Valeur d'Achat** de votre voiture neuve, pendant 12 mois.
3. **Prêt de Véhicule gratuit et systématique** pendant la durée des réparations dans nos 1300 Garages Services. Si votre véhicule est en état de rouler, nous livrons **un véhicule de prêt gratuitement sur le lieu de votre choix** et nous repartons avec votre voiture à réparer.

Et un accompagnement au quotidien

- **Reposez-vous sur l'assistance 24 h/24** avec ou sans votre voiture, en France ou à l'étranger.
- **Entourez-vous d'une équipe de spécialistes,** mobilisée pour prendre en charge votre sinistre (déclaration de sinistre, choix du garage, rendez-vous avec l'expert, règlement des frais de réparation...).
- **Bénéficiez de l'Engagement Qualité** de nos Garages Services, pour un accompagnement encore plus efficace.

Demandez vite votre devis gratuit !

(sans engagement de votre part - sous réserve d'acceptation)

Code appel 060 400

0 8 0 0 976 876
Appel gratuit depuis un poste fixe

de 8H30 à 20H en semaine et de 9H à 16H le samedi.

www.direct-assurance.fr
24H/24 sur internet

Important, munissez-vous
- de votre carte grise ou des caractéristiques de votre voiture
- de votre permis de conduire
- de votre dernier avis d'échéance

Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification pour toutes les informations vous concernant en vous adressant à Direct Assurance. Celles-ci sont toutes nécessaires à l'établissement du devis. Elles sont destinées à nos services internes et pourront être cédées à des fins commerciales, sauf si vous vous y opposez.

Efficace sur toute la ligne

Direct Assurance

*D'après l'étude Ipsos-Insight de janvier 2005, sur un échantillon représentatif de 601 nouveaux clients de Direct Assurance, le pourcentage moyen d'économie constaté est d'au moins 30% depuis plus de 10 ans (270 euros en moyenne). Direct Assurance est le nom commercial d'Avansur. 163-167, av. Georges-Clemenceau, 92742 Nanterre Cedex, SA au capital de 30 095 299,54 euros, SIREN 378393946 RCS Nanterre. Entreprise régie par le Code des Assurances.

action auto moto

Le GUIDE de la FIABILITÉ 2006

La fiabilité, nouvel enjeu

Prix, esthétique, confort, habitabilité, performances… sont autant de critères déterminants pour l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion. Mais pour ne pas souffrir de départs en vacances reportés, d'arrivées au travail retardées et de rendez-vous manqués, il faut s'intéresser à un autre aspect : la fiabilité.

Si l'amélioration des véhicules sert la sécurité, le confort et le plaisir du conducteur, l'arrivée massive de l'électronique embarquée entraîne bien des anomalies et autres bogues de multiplexage : démarrage impossible, tableau de bord façon guirlande de Noël et autres pannes intempestives sont désormais légion. Autre conséquence de la modernisation : l'évolution rapide des motorisations Diesel, infiniment plus agréables que par le passé mais aussi moins robustes. Du temps où les Diesel fumaient, n'importe quel bloc sans bougies pouvait tranquillement atteindre 250 000 km sans encombre. Désormais, avec les turbos, les injections directes, les vannes de recirculation des gaz d'échappement et les rampes communes, ils sont devenus moins fiables que leurs homologues essence. Et le phénomène se ressent d'autant plus que la part de marché du Diesel ne cesse d'augmenter, atteignant 70 % sur les huit premiers mois 2006. Aujourd'hui, l'achat d'un Diesel d'occasion n'est pas toujours le bon réflexe d'un point de vue financier. Son surcoût est plus important qu'en neuf et son kilométrage, généralement bien plus élevé, rend aléatoire la perspective de le rentabiliser.

SOMMAIRE

NOS SOURCES

Pour tout savoir sur les problèmes de fiabilité des différents modèles proposés, nous avons enquêté auprès de chefs d'atelier, de garagistes indépendants, harcelé des centaines de propriétaires au téléphone, navigué sur le forum auto-moto.com et recensé tous les rappels des constructeurs.

Résultat :
100 modèles étudiés à la loupe, pour investir sans se tromper.

LES CITADINES

p. 4 à 11

LES COMPACTES

p. 12 à 20

LES FAMILIALES

p. 22 à 28

LES ROUTIÈRES

p. 30 à 32

LES MONOSPACES

p. 34 à 41

LES 4X4

p. 42 à 46

MODE D'EMPLOI

• Les tarifs neufs du Guide de la fiabilité 2006 sont exprimés à la date du 31 août 2006. • Les "premiers prix", en occasion, correspondent à la version la moins chère de la gamme et ne remontent pas au-delà du millésime 2001.

action auto moto

Supplément gratuit au n°139 - novembre 2006
Textes : Laurent Pinel avec la collaboration de Romain Vannier. **Secrétariat de rédaction et maquette :** Emmanuelle Aubry. **Iconographie :** Julien Jodry. **Photos :** Fabrice Bolusset, Laurent Lacoste et DR. **Conception graphique :** Claude Taillepe.

Direct Assurance

PEUGEOT 206

13/20

NEUF à partir de : 11 700 €
(1.4 Urban 3 portes)
OCCASION à partir de : 4400 €
(1.1 XR 3 portes de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **9-98.** 2.0 HDi : **10-99.** CC : **11-00.** 1.6 16v : **4-01.** 1.4 HDi : **10-01.** Break SW : **6-02.** Restylage et RC : **4-03.** 1.4 16v : **10-03.** 1.6 HDi : **5-04.**

Née il y a déjà huit ans, la 206 est aujourd'hui arrivée à maturité. Les soucis de ses débuts se sont peu à peu estompés, surtout depuis 2002. Et malgré l'arrivée de sa remplaçante, la 207, la 206 figure toujours au catalogue constructeur.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRO. :

• Moteur 1.4 (8 soup.) : cognement au démarrage, en 1999 et 2000 (courroie d'accessoires, avec risque de rupture).

• Moteurs essence : régime irrégulier ou calage (faisceau électrique moteur, bobines d'allumage, papillon des gaz motorisé). Pompe à essence parfois fragile (sur le 1.4 en particulier). Fuite d'huile au niveau du joint de culasse sur 1.4. Fuite de liquide de refroidissement au niveau du joint de culasse sur 1.6 16v.

• 2.0 HDi : quelques cas de pompes d'injection à remplacer et de fuites d'injecteurs. Rares cas de rupture de la courroie de distribution.

• 1.4 HDi : fuite possible de carburant, à-coups, démarrage parfois difficile.

• Multiplexage : dysfonctionnements possibles (boîtier de multiplexage BSi, cadrans, voyants…).

• Boîte de vitesses : tringlerie fragile sur les modèles construits avant 2000. Marche AR parfois dure.

• Courroie d'accessoires et catalyseurs parfois fragiles, surtout sur l'ancien 1.9 D (rappel en 1999).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Direction : faiblesse de l'assistance, sur les modèles construits avant 3-01.

• Lunette arrière : risque de casse sur le break SW de 2002.

• Amortisseurs AV : des cas de fuite, à partir de 2003.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Fermeture centralisée trop sensible, en 1999.

• Commodo de clignotants : dysfonctionnements.

RAPPELS

• Airbags latéraux des voitures produites de 6-99 à 3-00. • Réservoirs de carburant fabriqués le 26-9-01. • Boîtier BSi (2002). • Remplacement de la clé de contact (2003). • Déclenchement du klaxon au déverrouillage des portes des voitures construites de 5-03 à 8-03 • Becquet AR mal fixé (2004) ●

RENAULT CLIO

Diesel 11/20

Essence 14/20

NEUF à partir de : 11 150 €
(1.2 Campus Authentique 3 p.)
OCCASION à partir de : 4900 €
(1.2 RTE 3 portes de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **3-98.** 1.4 16v : **1-00.** 1.2 16v : **4-01.** Restylage et 1.5 dCi 65 : **6-01.** 1.5 dCi 80 : **12-01.** Restylage et 1.5 dCi 100 : **1-04.**

Malgré sa réputation de voiture fiable, la Clio "2" connaît un certain nombre de pannes moteur. Les principaux fautifs sont les 1.9 dTi et 1.5 dCi qui rencontrent l'essentiel des soucis mécaniques sur cette génération.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ELECTRO. :

• Moteur 1.4 (8 soup.) : ralenti irrégulier dû au défaut d'étanchéité du joint de collecteur d'admission.

• 1.4 16v et 1.6 16v : à-coups et instabilité à bas régime (mauvaise connexion du boîtier de papillon des gaz motorisé, calculateur…). Bobines d'allumage défaillantes avec risques pour la distribution (prise en charge partielle).

• 1.9 D : surconsommation d'huile. Fuites au niveau de la pompe à eau ou du radiateur. A-coups. Câble d'accélérateur parfois fragile. Problèmes de thermostat.

• 1.9 dTi : risques de rupture des courroies d'accessoires et/ou de distribution (voir Scénic "1").

• 1.5 dCi (65 et 80 ch) : des casses de pompe d'injection avec endommagement du circuit d'alimentation (prise en charge partielle et rappel en 2002) ou, plus rarement, de la courroie d'accessoires avec risque pour la distribution. Des cas de rupture de vilebrequin (rappel en 2004).

• Boîte de vitesses : quelques cas de casse sur 1.5 dCi, sur les modèles construits avant 2002.

• Freins : oxydation possible de la centrale de gestion d'ABS, avant 2000.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Bras de suspension AV parfois fragiles.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Télécommande de la fermeture centralisée : nombreux dysfonctionnements avant 2003.

• Climatisation : quelques dysfonctionnements. Risques de court-circuit au niveau des fils d'alimentation du compresseur (rappel).

• Voyant d'airbags : allumage inopiné dû à un problème de connectique fragile située sous les sièges AV.

RAPPELS

• Pompe d'injection sur le moteur 1.5 dCi (fin 2002) • Bras de suspension AV (mi-2003). • Climatisation (2002). • Remplacement de la courroie d'accessoires et du galet-tendeur sur les modèles équipés du moteur 1.5 dCi non-climatisés et produits entre 6-01 et 6-02. • Vilebrequin sur les moteurs 1.5 dCi (mi-2004) ●

CITROËN C3, PLURIEL, C2 — 13/20

NEUF à partir de : 12350 € (1.1i)
OCCASION à partir de : 5600 € (1.1 de 2002)

HISTORIQUE

Lancement C3 : **4-02.** 1.4 HDi 92 ch : **9-02.** Stop & Start : **12-04.** 1.6 HDI 92 ch : **5-05.** Pluriel : **6-03.** 1.4 16v et XT-R : **12-03.** Pluriel HDi : **4-04.** Lancement C2 : **9-03.** C2 Sensodrive : **2-04.**

Quelques défauts de jeunesse ont fait l'objet de rappels ou de remises à niveau mais la fiabilité des citadines Citroën est assez bonne. La C2, plus récente, est la plus fiable. Les pannes mécaniques graves sont rares, sauf sur les premiers 1.4 HDi. Les problèmes de toit escamotable sur les premières C3 Pluriel sont courants.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteur 1.4 HDi : problèmes de refroidissement, de réchauffeur de gazole, de jeu des arbres à cames ou de démarrage liés aux défauts de prise d'air, de gestion ou d'injecteurs.
- Boîte Sensodrive : gestion parfois défaillante, nécessite une reprogrammation du module. Marche AR parfois récalcitrante ou impossible à quitter.
- ABS : mauvaise étanchéité du boîtier de gestion avec un risque de court-circuit et d'incendie sur C3 (rappel). Trop grande sensibilité de l'ABS, nécessite le reparamétrage du boîtier de gestion sur les C2.
- Démarreur : risque de casse en raison d'un problème de contact sur la clef.
- Boîtier de servitude "BSi" : allumage inopiné de voyants d'alerte au tableau de bord.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Direction : assistance irrégulière ou insuffisante (rappel).
- Toit escamotable Pluriel : panne de la commande électrique. Joint défectueux entre le pare-brise et le toit présentant un risque d'infiltration d'eau dans l'habitacle.
- Train AV : claquements sur mauvais revêtement, peut nécessiter le changement de bagues sur la barre anti-dévers. Claquements dus à la faiblesse des supports moteur sur les modèles construits avant 2004.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Planche de bord : de nombreux "rossignols" sur les voitures construites avant 2003.
- Climatisation : fuite du circuit de gaz réfrigérant ou commande inopérante.
- Sellerie : sièges AV s'usant assez rapidement et mousses s'affaissant.
- Plastique mal ébarbé au niveau des bacs de portières.

RAPPELS

- Circuit de refroidissement (mi-2002).
- Réchauffeur de gazole (fin 2002).
- Remplacement d'une bague sur la crémaillère de direction (10-02).
- ABS : rappel des C3 fabriquées entre 9-02 et 1-03 (mars 2003) ; C2 (fin 03) ●

RENAULT TWINGO — 15/20 — Sur la Easy 08/20

NEUF à partir de : 8750 € (1.2 60)
OCCASION à partir de : 4300 € (1.2i Authentique de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **4-93.** Restylages : **9-98, 9-00, 9-02 et 8-04.** 1.2 16v 75 : **1-01.** Boîte Quickshift : **3-01.** 1.2 16v 60 : **8-04.**

Faisant la part belle à l'essentiel et aujourd'hui âgée de douze ans, la Twingo profite d'une bonne fiabilité mécanique. Les modèles les plus capricieux sont ceux antérieurs à septembre 1996, équipés du vieux bloc "Cléon" (type C), et les versions dotées de l'embrayage piloté "Easy".

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteur type "C" : possible surconsommation d'huile ou d'essence due à la fragilité de joints de culasse, de carter et de queue de soupape. Déformation possible de la culasse, à remplacer. Détérioration prématurée des soupapes (à partir de 50 000 km). Sonde à oxygène fragile.
- 1.2 type "D" : quelques cas de suintement d'huile sans gravité liés à la faiblesse du joint de couvre-culasse. Grippages possible des injecteurs Bosch.
- 1.2 16v 75 ch : mauvaise isolation d'un câble d'allumage (rappel). A-coups d'injection nécessitant une reprogrammation du calculateur. Encrassement du boîtier de papillon des gaz.
- Boîte de vitesses : des cas de blocage du levier, de fuites d'huile. Quelques problèmes de gestion électronique sur boîte robotisée Quickshift.
- Embrayage piloté "Easy" : patinage parfois excessif rendant les manœuvres difficiles. Casse du mécanisme hydraulique ou défaillance de la gestion électronique.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Direction assistée électrique parfois à remplacer.
- Amortisseurs : casse fréquente des ressorts de suspension AV (avant 2001).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Clé à "plip" : panne rendant impossible le démarrage sur modèles de 2000 à 2004.
- Boutons de chauffage fragiles ou se grippant.

RAPPELS

- Capteur d'airbags : 2 rappels (2-00 et mi-2000).
- Embrayage piloté Easy (mi-2001).
- Câble d'allumage sur les modèles construits entre octobre 2000 et avril 2001 (4-02) ●

Direct Assurance

RENAULT MODUS 15/20

NEUF à partir de : 12750 €
(1.2 16v Pack Authentique)
OCCASION à partir de : 9400 €
(1.2 16v Pack Auth. de 2004)

HISTORIQUE

Lancement : **9-04.** Modèle 1.5 dCi 105 : **4-05.** Boîte Quickshift : **4-06.**

Récente, la Modus ne fait pas encore parler d'elle concernant une mauvaise fiabilité. Les moteurs ont déjà été éprouvés sous le capot de la Clio. Seuls quelques problèmes de train arrière à "déformation" identique à celui de la Mégane, sont à signaler.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur 1.5 dCi 80 : quelques bruits de claquements au régime de ralenti et à basse vitesse dus à la faiblesse des supports moteur inférieurs sur les modèles construits jusqu'en octobre 2005.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Direction assistée électrique : défaillance non résolue nécessitant parfois son remplacement, comme sur la Twingo.

• Train arrière : jeu possible avec usure précoce des pneus, en particulier sur les modèles équipés de jantes de 16". Ressorts d'amortisseurs fragiles (campagne de rappel).

• Réservoir à carburant : déjaugeage en forte pente quand le réservoir est presque vide.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Tapis de sol : risque de blocage de la pédale d'accélérateur sous ceux-ci quand ils sont neufs (rappel).

• Vitres électriques : casse possible d'un curseur entraînant le blocage des vitres.

RAPPELS

• Colonne de direction (serrage ou remplacement de l'arbre intermédiaire) des modèles produits de 9-04 à 5-05. • Tapis de sol (4-05). • Ressorts d'amortisseur arrière (casse possible) sur les modèles produits de 9-04 à 10-04 (10-05) ●

FORD FIESTA 14/20

NEUF à partir de : 10590 €
(1.3i Fun)
OCCASION à partir de : 6900 €
(1.4i Trend de 2002)

HISTORIQUE

Lancement : **3-02.** Version Fusion : **10-02.** Finition Senso : **12-03.** 1.6 TDCi : **2-05.** ST 150 : **4-05.** Restylage : **12-05.**

En dehors de quelques problèmes électriques ou électroniques et quelques soucis sur les premiers 1.4 TDCi Ford-PSA, la Fiesta fait preuve d'une bonne fiabilité.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs 16 soupapes essence : perte de puissance ou difficultés de démarrage dues à une défaillance de l'électronique (potentiomètre de pédale d'accélérateur, boîtier de gestion, papillon des gaz motorisé…).

• 1.4 TDCi : fuite au niveau du flexible de circuit d'alimentation (rappel). Démarrage parfois difficile lié au dessertissage du filtre à gazole. Défaut d'usinage de l'arbre à cames. Quelques cas de remplacements de rampe d'injecteurs.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Trains roulants : vibrations possibles dans le train avant. Défaut de soudure sur le train arrière (rappel).

• Direction assistée : fuite.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Jauge à carburant : parfois imprécise.

• Pare-brise : joints bruyants.

RAPPELS

• Train arrière sur les voitures fabriquées entre le 14 août et le 3 septembre 2002 (3-03).

• Fuite du circuit d'alimentation en gazole sur les modèles 1.4 TDCi (2-03) ●

OPEL CORSA

Avant 2003 10/20 — Après 2003 13/20

NEUF à partir de : 11 800 €
(Nvelle 1.2 Twinport Essentia 3 p.)
OCCASION à partir de : 4 100 €
(1.0i 12v 3 p. de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **10-00.** Restylage, 1.3 et 1.7 CDTi et 1.0 et 1.4 Twinport : **9-03.**

Après avoir connu des débuts difficiles, la Corsa a bien rattrapé son retard en matière de fiabilité. Opel renoue, en partie, avec la bonne réputation dont bénéficiait la première génération. Quelques soucis d'électronique sont encore présents mais les pannes les plus graves ont été éliminées.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRONIQUE :

- Moteurs 1.0 et 1.2 : à-coups dus à l'électronique (gestion d'allumage et d'injection, papillon des gaz, capteur de position vilebrequin…).
- 1.7 Di et DTi : bougies de préchauffage fragiles. Débitmètre parfois à remplacer (garantie). Faisceau électrique fragile avec risque de court-circuit (rappel). Défaut d'étanchéité de la pompe à huile.
- Boîte de vitesses : rapports durs ou craquements à leur passage (tringlerie). Problèmes de gestion électronique ou de rapports durs sur la boîte robotisée Easytronic.
- Freins : usure parfois rapide des plaquettes AV.
- Echappement : silencieux AR et catalyseurs fragiles (1.0 12v).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Direction assistée : points durs (rappel). Bruits liés à du jeu dans la colonne, cardan à remplacer.
- Train avant bruyant (biellettes de barre stabilisatrice en cause).
- Amortisseurs arrière pouvant être bruyants.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Ceintures avant : problème de verrouillage des boucles (campagne de rappel).
- Equipements électriques et électroniques : différents dysfonctionnements (lève-vitres, fermeture centralisée, jauge, voyants d'alerte).

RAPPELS

- Ceintures AV (2001).
- Ressort des glissières de réglage des sièges AV (2001).
- Faisceau électrique moteur des blocs Di et DTi (12-01).
- Airbag passager : défaut de fixation du module de gestion (2004).
- Chaîne de distribution (risque de détente) (11-05) ●

FIAT PUNTO

11/20

NEUF à partir de : 10 500 €
(1.2 Cult 3 portes)
OCCASION à partir de : 4 900 €
(60 S 3 portes de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **10-99.** Nouvelle gamme : **4-02.** Restylage, 1.4 16v et 1.3 JTD : **6-03.**

Quelques pannes graves sont à signaler sur cette Punto, notamment la casse précoce du joint de culasse sur les 1.2 8v et 16v. De surcroît, le vieillissement prématuré de certaines pièces d'usure comme les plaquettes de frein, l'embrayage et les amortisseurs est à surveiller.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteurs 1.2 et 1.2 16v : à-coups, ralenti irrégulier, avant 2000 (gestion d'allumage et d'injection). Problèmes de refroidissement ou fragilité du joint de culasse (surtout sur le bloc 8 soupapes).
- 1.9 JTD : poulie de courroie d'accessoires fragile sur les modèles fabriqués avant l'an 2000. Perte de puissance (débitmètre s'encrassant).
- 1.3 JTD : modification du boîtier de filtre à air (mauvaise étanchéité).
- Freins : perte d'assistance possible (rappel).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Direction : perte d'assistance sur quelques modèles. Risque de désolidarisation entre le volant et la colonne de direction (remplacement d'une bague, rappel).
- Train AR : amortisseurs bruyants sur mauvais revêtement (installation d'une cale).
- Echappement fragile.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Commodo de clignotants : il peut se bloquer dans la garniture de la colonne de direction.
- Habitacle : de nombreux rossignols.
- Embrayage : axe de pédale parfois bruyant.
- Essuie-glaces : moteur bruyant dès 20 000 km.

RAPPELS

- Direction : campagne de rappel des modèles construits entre février et mai 2001.
- Freins : rappel des véhicules fabriqués entre mars et mai 2002.
- Disques : remplacement sur certains modèles équipés du moteur 1.2 (2004).
- Injection : reprogrammation du boîtier de gestion sur les moteurs 1.2 et 1.2 16v (8-01 à 10-02) ●

Direct Assurance

NISSAN MICRA

Diesel 12/20 Essence 14/20

NEUF à partir de : 10 800 €
(1.2 65 Visia 3 portes)
OCCASION à partir de : 5 800 €
(1.2 65 Visia 3 portes de 2003)

HISTORIQUE

Lancement : **12-02.** 1.5 dCi 65 : **3-03.** 1.5 dCi 82 : **9-03.** Restylage et 160 SR : **07-05.**

La Micra s'avère très fiable. Les quelques soucis connus proviennent essentiellement des blocs dCi Renault que la nippone partage avec la Clio.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur essence : régime irrégulier, à-coups (gestion d'injection). Court-circuit au niveau du faisceau électrique moteur (rappel). Problème de tension de la chaîne de distribution (sur 1.2).

• 1.5 dCi : casse de pompe d'injection entraînant un possible endommagement du circuit d'alimentation de carburant ou de la courroie d'accessoires avec risque de casse pour la courroie de distribution. Quelques cas de rupture de vilebrequin.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Direction : perte soudaine d'assistance (boîtier).

• Train AV : bruit (resserrage du berceau moteur).

• Bouclier AR : déformation sur petits chocs urbains.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Différentes pannes électriques et électroniques (fermeture centralisée, essuie-glaces, climatisation, voyant d'airbags au tableau de bord, vitres électriques, radio…).

• Sièges AV : problèmes de réglage (glissière et inclinaison).

RAPPELS

• Faisceau électrique moteur (mi-2003). • Volant (resserrage) et sièges AV (10-03) ●

TOYOTA YARIS 14/20

NEUF à partir de : 11 650 €
(Nouvelle 1.0 VVT-i 3 portes)
OCCASION à partir de : 4 100 €
(1.0 3 portes de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **3-98.** 1.3 : **8-99.** Verso : **11-99.** D-4D : **1-02.** Restylage et TS : **3-03.**

La Yaris reste fidèle à la réputation de Toyota. Sa fiabilité est très satisfaisante. Les deux principales avaries concernent le turbo du moteur D-4D et le répartiteur de freinage.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur 1.0 : allumage inopiné du voyant de surchauffe (sonde à oxygène à remplacer, prise en charge par le constructeur).

• D-4D : fonctionnement heurté, avant 2001 (volant moteur en cause). De rares casses de turbo sur les modèles construits avant 2003. Présence d'air dans le système de refroidissement provoquant une surchauffe (risque pour le joint de culasse ou la culasse).

• Boîte de vitesses couplée au 1.0 : craquement lors du passage de la marche arrière ou butée d'embrayage bruyante. Fuite d'huile sur le disque d'embrayage (joint spi de vilebrequin défectueux), nécessitant son remplacement.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Freins : instabilité en cas de freinage appuyé sur les modèles dépourvus d'ABS (répartiteur). Flexibles arrière fragiles (risque de percement) en conditions hivernales extrêmes (rappel). Fuite possible du maître-cylindre (rappel).

• Train AR : moyeu pouvant se desserrer (rappel).

• Amortisseurs : claquements sur mauvais revêtement, en particulier sur les Verso.

• Pneus : usure quelquefois prématurée.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Habitacle : quelques "rossignols" (vitres AV, portières, planche de bord, dossiers…).

• Airbags : allumage inopiné du voyant d'alerte.

• Radio : pannes de commande (peut nécessiter le remplacement complet du poste).

• Matériaux de l'habitacle : partie supérieure de la planche de bord sensible aux rayures.

RAPPELS

• Moyeux de roues AR (fin 2001). • Freinage : flexibles AR des modèles fabriqués entre 10-00 et 3-02 (4-02). • Airbags (4-03). • Maître-cylindre de frein : rappel des modèles fabriqués entre décembre 1998 et juin 2000 (mi-2004) ●

VOLKSWAGEN POLO 12/20

NEUF à partir de : 10990 €
(1.2 55 Trend 3 portes)
OCCASION à partir de : 5600 €
(1.2 65 3 portes de 2002)

HISTORIQUE

Lancement : **11-01.** Nouvelle gamme, TDi 130 et version Dune : **6-04.** Restylage : **05-05.** GTI : **04-06.**

Fabriquée et finie "à l'allemande", cette Polo rencontre, néanmoins, bon nombre de problèmes récurrents chez Volkswagen et met à mal la réputation du constructeur en matière de fiabilité.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs essence : bobines d'allumage "grillées", à remplacer. Lubrification parfois défaillante par temps froid. Fuite possible de la pompe d'injection (rappel).

• 1.4 : ralenti irrégulier dû à l'encrassement du boîtier de papillon des gaz.

• 3 cylindres 1.2 : nombreuses pannes (pompe à essence, faisceau électrique, sonde lambda, fuite d'huile au niveau du joint spi de vilebrequin provoquant un risque de casse de la courroie d'accessoires).

• TDi : débitmètres souvent défaillants.

• TDi 75 : perte de puissance (fuite de Durit ou palier de turbo défaillant).

• TDi 100 : à-coups, ralenti instable (gestion d'injection).

• Boîte de vitesses : marche arrière parfois dure à enclencher. Quelques cas de boîtes bloquées, à remplacer.

• Embrayage : commande parfois inopérante (joint de maître-cylindre défaillant), avant 2004.

• Freins : fuite des flexibles (rappel). Usure parfois rapide des disques. Rares défaillances du module d'ABS.

• Echappement : catalyseur TDi 75 parfois fragile.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Train AV : souvent bruyant (coupelles d'amortisseurs ou barre stabilisatrice). Tendance à tirer à droite.

• Direction : perte d'assistance sur les modèles fabriqués en 2002.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Climatisation : problème de gestion automatique.

• Vitres électriques et trappe à carburant : inopérantes.

RAPPELS

• Freinage (mi-2002 et fin 2003). • Embrayage sur moteurs TDi (mi-2004). • Pompe d'injection (fin 2004) ●

SKODA FABIA 12/20

NEUF à partir de : 9590 €
(1.2 55 Classic)
OCCASION à partir de : 4300 €
(1.4 60 Classic de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **5-00.** Break Combi : **1-01.** Sedan 4 portes : **9-01.** 1.2 : **3-03.** TDi 130 RS : **9-03.** Restylage : **9-04.**

Partageant plate-forme et motorisations avec sa cousine la VW Polo, la Fabia offre logiquement le même niveau de fiabilité que la citadine allemande. Cependant, la Tchèque possède un avantage avec un coût d'entretien moins élevé que la citadine allemande.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs essence : risque de fuite au niveau de la pompe à injection (rappel). Bobines d'allumage fragiles.

• 1.4 (8 soupapes) : fuite de liquide de refroidissement, défaut de joint de culasse, avant 2002.

• 1.4 16v : mauvaise lubrification par temps très froid entraînant des cas de casse moteur. Quelques casses de courroie de distribution sur les modèles produits avant 2002.

• TDi : encrassement assez fréquent du débitmètre nécessitant souvent son remplacement.

• Boîte de vitesses : commande parfois défaillante (câble).

• Direction : défaut de gestion d'assistance électrique.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Train AV : claquements dus aux coupelles d'amortisseurs ou aux barres stabilisatrices. Tendance à tirer à droite.

• Hayon : parfois bruyant et/ou difficile à fermer.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Lève-vitres : moteurs souvent défectueux.

• Radio et ordinateur de bord : défaillances.

RAPPELS

• Débitmètres des TDi (printemps 2003). • Lubrification des moteurs essence (printemps 2003). • Pompe d'injection des moteurs essence (fin 2004) ●

Direct Assurance

FIAT PANDA 12/20

NEUF à partir de : 8345 €
(1.1 8v Team)
OCCASION à partir de : 4800 €
(1.1 8v Team de 2003)

HISTORIQUE

Lancement : **9-03.** Version 4x4 : **1-05.** 4x4 Cross : **1-06.**

Beaucoup plus moderne que son aînée, la dernière Panda n'est pas capricieuse pour autant. Relativement bien fabriquée, ses deux points faibles les plus connus sont l'électronique, parfois fantaisiste, et le moteur diesel Multijet qui n'apprécie guère la présence d'eau dans le gazole.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur 1.1 : ralenti irrégulier, à-coups, accélération intempestive, liés à un défaut du calculateur d'injection (une reprogrammation dans le réseau est nécessaire).

• Moteur 1.3 Multijet : fuite de carburant au niveau des injecteurs. Quelques cas de grippage d'injecteurs (sensibilité à la présence d'eau dans le gazole).

• Manuel d'utilisation : inversion, sur un schéma, entre le réservoir de lave-glaces et celui de liquide de frein avec risque de remplissage du mauvais liquide.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Direction : quelques cas de remplacement de la crémaillère, pris en charge par la garantie (campagne de rappel).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Airbags frontaux : allumage sans raison du voyant d'alerte au tableau de bord ou, plus rarement, déclenchement intempestif de celui-ci (reprogrammation du calculateur ou remplacement de la centrale de commande, rappel).

RAPPELS

• Airbags sur 1650 modèles vendus en France et fabriqués entre mai et novembre 2003 (2005). • Direction (2005) ●

PEUGEOT 107, CITROËN C1, TOYOTA AYGO 15/20

NEUF à partir de : 8700 €
(1.0 Urban 3 portes)
OCCASION à partir de : 5500 €
(1.0 Urban 3 portes de 2005)

HISTORIQUE

Lancement : **6-05.**

Identique, à l'exception des phares, aux Toyota Aygo et Citroën C1, la Peugeot 107 ne laisse place qu'à l'essentiel. Encore récente, la petite sochalienne fait, pour le moment, bonne figure en matière de fiabilité. Les quelques tracas rencontrés concernent le peu d'électronique embarqué à bord de cette voiture.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Boîtier de gestion multiplexé BSI : sur les modèles fabriqués jusqu'en juillet 2005, affichage de la vitesse incohérent, allumage inopiné du témoin d'anomalie de direction assistée au tableau de bord (boîtier à faire remplacer, rappel).

• Moteur 1.4 HDi : mauvaise gestion du ventilateur moteur retardant l'arrivée du chauffage dans l'habitacle (problème pris en charge par la garantie).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Bouclier avant : sur les voitures construites de juin à septembre 2005, les fixations des deux poutres absorbeuses de choc peuvent être desserrées (campagne de rappel).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Habitacle : la vitre avant gauche peut parfois remonter de travers (le serrage des vis du mécanisme de lève-vitre est à faire contrôler).

• Sellerie : avachissement du rembourrage et usure rapide des sièges avant.

RAPPELS

• Boucliers AV (sur les modèles construits de juin 05 à septembre 05). • Remplacement du boîtier de servitude BSI (jusqu'en juillet 05) ●

SMART FORTWO 12/20

NEUF à partir de : 8990 €
(50 ch Pure)
OCCASION à partir de : 4400 €
(Pure de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **10-98.** Nouvelle gamme : **3-99.** Cdi : **10-99.** Cabrio. : **2-00.** Restylage : **4-02.** Restylage, moteurs revus : **2-03.** Brabus 74 ch. : **5-03.**

Les pannes graves comme les casses de turbo des moteurs à essence ne sont pas rares sur la Smart. Quant au diesel Cdi, quelques avaries, moins graves cependant, sont à signaler. Mais, heureusement, de nombreuses défaillances sont prises en charge par la garantie.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs essence : pompe à eau parfois à remplacer (fuite) sur les voitures construites avant 2001. Turbocompresseur dépassant rarement 100000 km. Fuite d'huile au niveau du joint spi de vilebrequin.

• Cdi : débitmètre fragile, s'encrassant facilement sur les modèles produits avant 2003. Durit d'huile parfois mal fixée, vanne EGR défaillante sur les voitures construites entre 2000 et 2002.

• Boîte de vitesses : sélection des rapports parfois difficile ; panne d'embrayage.

• Echappement : collecteur fragile (avec un risque de fissure). Silencieux arrière souvent mal fixé.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Suspension AV : triangles et rotules (corrosion, rappel).

• Pneus AV : usure précoce.

• Hayon : serrure fragile.

• Vitres se déboîtant.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Clé : défaillance de la puce avec blocage de l'antidémarrage, avant 2000.

• Etanchéité : infiltration d'eau dans l'habitacle (en raison de joints défectueux).

RAPPELS

• Suspension AV (7-05). • Direction (mi-2002). • Feux AR (interrupteur), (deux rappels : 1999 et 2000) ●

HYUNDAI GETZ 15/20 CRDI 3cyl. 10/20

NEUF à partir de : 9620 €
(1.1 3 portes)
OCCASION à partir de : 5800 €
(1.1 GL 3 portes de 2002)

HISTORIQUE

Lancement : **9-02.** CRDi : **10-03.** Restylage et nouveau CRDi 4 cylindres : **11-05.**

Rivale bon marché des Peugeot 206 et Renault Clio, la Hyundai Getz offre un niveau de fiabilité tout à fait honorable pour un prix défiant toute concurrence. En dehors de quelques casses de courroies de distribution répertoriées sur le premier moteur Diesel common rail CRDi 3 cylindres, aucune panne grave ne vient perturber la vie de cette petite coréenne.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur CRDi 3 cylindres : rares cas de fuite de carburant au niveau de la rampe d'injection haute pression ; risque de casse du galet-tendeur et de la courroie de distribution.

• Moteur 1.1 : on note des à-coups à l'accélération, liés à un jeu trop important entre un pignon et le vilebrequin.

• Freins : défaillance possible du système ABS en raison d'un risque d'infiltration d'eau au niveau de la connectique du module de gestion (remplacement du faisceau électrique et des composants touchés, rappel). Claquement possible des tambours arrière (problème de ressort de rappel des machoires). Levier de frein à main défectueux (sur les modèles produits jusqu'en décembre 2002, campagne de rappel).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• RAS.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Habitacle : quelques bruits parasites générés par l'assemblage imparfait des éléments de la planche de bord et des plastiques durs.

RAPPELS

• Freins : montage d'une protection adaptée au module de gestion du système ABS sur 7000 modèles construits entre 2002 et 2003 (12-04) ●

MINI 13/20

NEUF à partir de : 15250 €
(One)
OCCASION à partir de : 9100 €
(One Pack de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **9-01.** Cooper S : **6-02.** One D : **6-03.** Restylage et cabriolet : **9-04.**

La Mini est exempte de soucis graves de fiabilité. Mais elle rencontre, malgré tout, un nombre de petites pannes et de rappels plutôt inhabituel pour une voiture fabriquée par un constructeur aussi réputé que BMW.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs essence : défaillance du papillon des gaz liée à un problème de potentiomètre ou de faisceau électrique (jusqu'en mars 2003).

• Boîte de vitesses : commande inopérante (rotule d'articulation déchaussée sur la tringlerie, rappel). A-coups en 1re et en marche arrière, ainsi que lors des changements de rapports (reprogrammation ou remplacement du boîtier de gestion nécessaire).

• Electronique : allumage inopiné des voyants d'alerte (dû à un problème de faisceau électrique).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Train AV : claquements dus à un jeu de rotule, rappel). Tendance à tirer à gauche, liée à un mauvais réglage en usine du train, provoquant une usure précoce des pneus.

• Train AR : problèmes de vis de fixation des amortisseurs des modèles produits entre septembre et novembre 2002 (campagne de rappel).

• Réservoir : odeur de carburant (porosité de la goulotte).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Climatisation : risque de panne totale (commande défaillante ou bien encrassement du détendeur).

RAPPELS

• Boîte mécanique : tringlerie (05-02). • Boîte automatique CVT : gestion électronique (reprogrammation ou remplacement du boîtier, 05-02).

• Trains roulants : suspension (2001, 2002 et 2003) ●

SEAT IBIZA 12/20

NEUF à partir de : 10595 €
(1.2 12v Référence 3 portes)
OCCASION à partir de : 6150 €
(1.2 16v Stella 3 portes de 2002)

HISTORIQUE

Lancement : **3-02.** 1.4 TDi 75 et Cupra R : **3-03.** FR : **4-04.** Restylage : **3-06.**

Profitant de la qualité de fabrication et de finition de ses cousines Volkswagen Polo et Skoda Fabia, la Seat Ibiza hérite également de leur fiabilité moyenne.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur 1.2 : fonctionnement irrégulier, à-coups, démarrage difficile, liés à la défaillance des bobines d'allumage. Fuite d'huile au niveau du joint spi de vilebrequin.

• 1.4 16v : ralenti irrégulier (problème de papillon des gaz motorisé). Allumage inopiné des voyants d'arrêt moteur (gestion électronique d'injection et d'allumage).

• 1.4 TDi 75 et 1.9 TDi : problèmes de Durit (fuite) ou de palier de turbo (TDi 75), remplacement nécessaire.

• Boîte de vitesses : rapports durs à passer, surtout la marche arrière, en raison d'un problème de commande.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Train AV : claquements. Tendance à tirer à droite, provoquant souvent une usure prématurée des pneus.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Airbags : allumage du voyant d'alerte (en raison d'une défaillance du contacteur).

• ESP : allumage intempestif du voyant d'alerte (contacteur de feux stop souvent en cause).

• Lève-vitres : moteurs bien souvent fragiles.

RAPPELS

• Débitmètre des moteurs TDi (2003). • Lubrification des moteurs 1.0 et 1.4 essence (mi-2003). • Bobines d'allumage du moteur 1.8 turbo (mi-2003). • Flexible de frein des voitures construites entre décembre 2002 et février 2003 (fin 2003) ●

Direct Assurance

PEUGEOT 307 11/20

NEUF à partir de : 16 650 €
(1.4 16v Confort 3 portes)
OCCASION à partir de : 8000 €
(1.6 16v XR Présence 3 p. de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **4-01.** 2.0 HDi 110 : **8-01.** Break et SW : **4-02.** CC : **9-03.** 2.0 HDi 136 : **12-03.** 1.6 HDi : **7-04.** Restylage : **7-05.**

Les pannes sont légion sur la 307, tout comme les rappels la concernant. Et aucun domaine n'est épargné.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• 2.0 HDi 90 et 110 : turbo et volant moteur très fragiles. A-coups (gestion moteur).
• 1.4 HDi : fuite de gazole (surpression). Démarrage difficile (gestion). Support électrovanne fragile (rappel).
• 1.4 et 1.6 16v : faisceau d'alternateur (rappel).
• 2.0 16v : mauvaise gestion entraînant la casse du papillon des gaz et la mise en mode dégradé (rappel).
• Boîtier BSi : pannes d'essuie-glaces et phares auto., fermeture centralisée…
• Démarreur : contacteur bloquant la clé ou casse du démarreur (risque d'incendie).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Trains roulants : claquements (rotules AV ou barre antiroulis à changer). Usure rapide des pneus. Fuites d'amortisseurs AV dès 45 000 km.
• Pavillon en verre des SW de 2002 : risque de fissuration.
• Lunette AR des SW : éclatement (choc thermique).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• ESP : déclenchement intempestif, à reprogrammer.

RAPPELS

• Faisceau électrique sur 1.4 et 1.6 essence (6-03). • Support vanne EGR sur 1.4 HDi (3-04). • Ceintures AR sur break et SW (6-04). • Calculateur d'injection sur 2.0 16v (7-04). • Suspension AV (9-04) • Conduites de freins AR (02-06) ●

PEUGEOT 307 CC

Dans des proportions moindres, la 307 CC connaît aussi, quelques soucis.
• Toit : risque de fuite d'un vérin hydraulique, rares défauts d'étanchéité au niveau des joints de portières ou des vitres latérales.
• Serrure de malle : situé dans le zéro central du sigle 307, le bouton poussoir prend l'eau et gonfle.
• Train AV : claquement en provenance des ressorts, nécessitant l'adaptation d'une gaine. Usure rapide des pneus, surtout avec la monte en 17 pouces ●

RENAULT MÉGANE 12/20

NEUF à partir de : 16 350 €
(1.4 16v Authentique 3 portes)
OCCASION à partir de : 8500 €
(1.4 16v Authentique 3 p. de 2002)

HISTORIQUE

Lancement : **9-02.** CC, 4 portes et break : **8-03.** 1.5 dCi 100 : **1-04.** RS : **3-04.** Restylage et 2.0 dCi 150 : **1-06.**

La Mégane "2" s'est grandement améliorée côté fiabilité par rapport à la première génération. Cette progression concerne essentiellement l'électronique embarquée, en plus des organes mécaniques. Le plus gros des soucis, lié au multiplexage, a été peu à peu éliminé. Le niveau de fiabilité atteint est donc satisfaisant.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs 1.4 16v et 1.6 16v : pannes de bobines fréquentes avant 2003. A-coups ou démarrage capricieux (capteur de point mort haut). Ralenti irrégulier (encrassement du papillon des gaz).
• 1.5 dCi 80 : casses de pompe d'injection qui absorbe de la limaille métallique avec risque d'endommagement du circuit d'alimentation.
• 1.9 dCi : risque de vanne EGR grippée avec destruction possible du turbo.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Direction : assistance électrique très variable d'un modèle à l'autre, alternant trop grande légèreté, flou autour du "point milieu" et points durs en virage (calibrage parfois amélioré).
• Freins : aide au freinage d'urgence aléatoire (sur ou sous-freinage en 2002, remplacement de l'amplificateur, rappel). Plaquettes bruyantes, laissant penser que les disques sont hors service (remplacement des plaquettes à défaut de trouver la cause).
• Train AR : usure prématurée des pneus (en particulier en 17" Continental). Remplacements officieux du train AR.
• Echappement 1.6 16v : résonnance avec risque de casse du silencieux.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Lève-vitres : reprogrammation de la fonction anti-pincement, casse pure et simple du mécanisme, problèmes de coulissement.
• Airbags : risque de non-déploiement côté passager (rappel), allumage intempestif du voyant d'alerte (connectique).
• "Rossignols" dans l'habitacle.

RAPPELS

• Airbags (2-03). • Amplificateur de freinage d'urgence (6-03).• Frein à main sur modèles d'avant février 2003.• Vitres électriques (été 05) ●

RENAULT MÉGANE CC

Seuls les premiers exemplaires du coupé-cabriolet ont été victimes de sérieux soucis de toit escamotable.
• Toit escamotable : à la fermeture, risque de chevauchement du toit et de la tablette "couvre-tonneau" (rappel). Défaut de joint entre pare-brise et toit, avant mai 2004. Contacteurs défaillants empêchant l'ouverture.

RAPPELS

• Défaut d'ouverture du toit escamotable, entre janvier et avril 2004 (11-04). • Contacteurs de toit escamotable, entre janvier et juin 2004 ●

CITROËN C4 13/20

NEUF à partir de : 16200 €
(1.4 16v 3 portes)
OCCASION à partir de : 10400 €
(1.4 16v 3 portes de 2004)

HISTORIQUE

Lancement : **11-04.**

Reprenant la plate-forme de la Peugeot 307, la Citroën C4 ne rencontre pas autant de soucis que sa cousine sochalienne. Seuls les moteurs HDi connaissent quelques avaries sans gravité. Autre bon point, les rappels sont pour le moment très peu nombreux.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• 2.0 HDi : filtre à particules risquant de s'obstruer avec allumage du voyant d'alerte et passage de la gestion moteur en mode "dégradé" (nécessitant une intervention dans le réseau).

• 1.6 HDi : fuite de gazole sur le circuit de retour. Démarrages difficiles (bougies, vannes EGR, câblage démarreur).

• Airbags : risque de déclenchement intempestif côté passager (rappel).

• Régulateur de vitesse : voyant d'anomalie s'allumant et provoquant l'arrêt du fonctionnement du régulateur.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Pare-brise : risque de bris de glace sur route bosselée.

• Suspension : des cas de couinement des amortisseurs arrière remplacés sous garantie. Usure parfois précoce des amortisseurs avant.

• Vitres avant sur version 3 portes : remontant légèrement en biais, la vitre latérale déclenche la sécurité anti-pincement qui empêche la fermeture.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Climatisation : fonctionnement perturbé (air propulsé chaud à gauche et froid à droite).

• Verrouillage centralisé : refus d'ouverture (reprogrammation ou remplacement du bloc de commande).

• Risque de chute du rétroviseur intérieur en cas de forte chaleur.

• Radio-CD : dysfonctionnements en passant de mode radio à mode CD et chargeur CD inopérant.

RAPPELS

• Airbags : remise à jour du calculateur (1-06). • Freins : resserage ou remplacement des flexibles (5-06) ●

FORD FOCUS 14/20 NOUVEAUTÉ

NEUF à partir de : 16150 €
(1.4 Trend 3 portes)
OCCASION à partir de : 8900 €
(1.4 Ambiente 3 portes de 2004)

HISTORIQUE

Lancement : **9-04.** Break et 4 portes : **2-05.** Version ST : **11-05.** CC : **09-06.**

Cette deuxième génération de Focus semble très bien née. Son niveau de fiabilité progresse encore par rapport à la précédente version. Aucune panne mécanique grave n'est à déplorer. L'électronique n'est pas encore irréprochable mais le nombre d'avaries causées reste raisonnable.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs essence : à-coups, ralenti irrégulier, calages intempestifs (problème de capteur de papillon des gaz, à remplacer).

• 1.6 TDCi : calages, étouffement au démarrage, à-coups (sur les modèles construits jusqu'en juin 2005, boîtier de gestion moteur et papillon des gaz motorisé à reprogrammer, ou problème de faisceau électrique jusqu'en décembre 2005). Fuite de carburant au niveau du tuyau de retour gazole (vieillissement précoce sur les modèles produits entre 7-04 et 2-05).

• 2.0 TDCi : infiltration d'eau dans le relais de bougies de préchauffage, pouvant entraîner un court-circuit. Perte de puissance due à un mauvais serrage du flexible reliant l'échangeur au turbo sur les voitures construites entre 10-04 et 01-05 (flexible à remplacer, rappel). Comme sur les 1.6 TDCi, problème de faisceau.

• Combiné d'instruments : quelques cas d'impossibilité de remettre le compteur journalier à zéro (remplacement).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Freins : faiblesse de l'assistance lors de certains démarrages à froid (fuite au niveau du circuit de dépression du servofrein, clapet anti-retour à remplacer).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Essuie-glaces arrière : infiltration d'eau dans le boîtier (bagues d'étanchéité à monter, rappel).

RAPPELS

• Flexible de turbo (05-05).
• Etanchéité essuie-glaces arrière (9-05) ●

FORD FOCUS "1"

OCCASION à partir de : 4900 €
(1.4 Ambiente Variation 5 portes)

La Focus "1" ne connaît pas de pannes graves. La fiabilité a progressé au fil des millésimes.

• 1.9 TDdi : pannes de pompe d'injection.

• TDCi 115 : à-coups, calages (gestion d'injection, vanne EGR, rappel).

• Trains roulants : usure rapide des pneus.

RAPPELS

• Gestion TDCi 115 (3-02) • Alternateur (mi-99 et 11-02) ●

VOLKSWAGEN GOLF 5 — 14/20

NEUF à partir de : 15310 €
(1.4 16v 75 Trend 3 portes)
OCCASION à partir de : 9900 €
(1.4 16v 75 Trend Pack 3 p. de 03)

HISTORIQUE

Lancement : **11-03.** 1.6, 2.0 FSi et SDi : **2-04.** 4-Motion : **8-04.** GTi : **11-04.** Version Plus : **3-05.** R 32 : **12-05.** TFSI : **6-06.**

Victimes de pannes récurrentes sur la génération précédente, les moteurs TDi profitent d'une meilleure fiabilité. Les soucis les plus persistants sont ici d'origine électronique. Mais la bonne qualité de fabrication permet à la Golf de rester une valeur sûre.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteur 1.4 16v : des problèmes d'injection et de pompe à essence.
- 1.6 FSi : gestion d'injection parfois à reparamétrer, problème de vanne EGR.
- TDi : fonctionnement irrégulier (gestion injection). Rares casses de turbo. Fuite de liquide de refroidissement pouvant nécessiter le remplacement du radiateur. Quelques casses de culasses (2.0 TDi).
- SDi : petite surconsommation d'huile.
- Boîte de vitesses : marche arrière parfois dure, surtout sur TDi 105 (problème de contacteur de feu de recul).
- Embrayage : pression excessive de la commande hydraulique endommageant le volant moteur (sur moteur 2.0 TDi, campagne de rappel).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Train AV : parfois bruyant, déréglage possible avec usure prématurée des pneus.
- Direction : assistance irrégulière (calculateur reparamétré, des cas de remplacement de l'ensemble de la direction).
- Hayon : serrure inopérante.
- Phares : condensation dans les optiques.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Airbags : allumage inopiné au tableau de bord du voyant d'alerte au démarrage (calculateur à reparamétrer).
- Climatisation : dysfonctionnement électrique avec allumage du voyant d'ESP.
- Lève-vitres et fermeture centralisée : des dysfonctionnements.

RAPPELS

• Serrure de hayon (4-04). • Climatisation (mi-04). • Boîte de vitesses (10-04). • Electronique moteur (fin 04). • Pompe injection (fin 04). • Volant moteur (6-06) ●

VOLKSWAGEN GOLF 4 — Diesel 11/20 — Essence 14/20

OCCASION à partir de : 4900 €
(1.4 3 portes de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **1-98.** TDi 115 : **9-99.** 1.6 16v : **7-00.** TDi 100 et TDi 150 : **10-00.** TDi 130 et ESP : **7-01.** Golf 5 : **11-03.**

En dépit de nombreux problèmes sur les blocs TDi, la Golf 4 fait assez bonne figure en matière de fiabilité.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteurs essence : à-coups (défaillance des fils haute tension et de la vanne EGR, sur 1.4 et 1.6). Bobines d'allumage fragiles (rappel).
- 1.4 : ralenti instable lié à l'encrassement du papillon des gaz motorisé.
- 1.6 16v : rares casses.
- 1.8 T : quelques casses de pompe à eau.
- TDi : nombreux remplacements de débitmètres.
- TDi 90/110 : surconsommation d'huile.
- TDi 110 : ralenti instable, calage (gestion). Perte de puissance (encrassement ailettes du turbo). Pot d'oxydation fragile sur les modèles construits jusqu'en 1999.
- TDi 115 : rares casses moteur (effritement des pistons, rappel).
- TDi 130/150 : turbo fragile.
- Boîte de vitesses : casse fréquente avant 80 000 km sur 1.4 et SDi.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Train AV : bruits de claquements sur l'ensemble de la gamme (fixations de barre stabilisatrice).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Climatisation et lève-vitres : dysfonctionnements.

RAPPELS

• Bobines d'allumage. • TDi 115 (1-00) ●

www.toyota.fr

TOYOTA FRANCE - 92420 VAUCRESSON

Nouvelle Toyota Prius.

Technologie HSD hybride essence/électricité.

HYBRID SYNERGY DRIVE
ESSENCE/ELECTRICITÉ

Grâce à sa technologie hybride, la TOYOTA PRIUS est une voiture dont la motorisation électrique est entièrement autonome. Alliance d'un moteur essence et d'un moteur électrique, la TOYOTA PRIUS permet de combiner les performances d'une berline familiale et les consommations d'une petite citadine (***4,3 L/100 km*** en cycle mixte(3)). De plus, en produisant ***une tonne de CO_2 en moins par an***(1), la TOYOTA PRIUS vous permet de faire un véritable geste pour l'environnement.

TODAY TOMORROW **TOYOTA**
Aujourd'hui, demain.

GTA Meaux
Bordure Autoroute A4
17, Avenue de la Foulée
01 64 35 22 22

GTA Noisy
A4 Sortie Noisy le Gd centre
18, Rue de l'Université
01 48 15 89 00

GTA Villemomble
Nationale 302
84, Grande Rue
01 48 94 65 23

garantie totale 3 ANS
FINANCIAL SERVICES

(1) Une tonne de CO_2 de moins qu'une berline familiale à moteur Diesel. Moyenne calculée sur 20 000 km/an. (2) 2 000 € de crédit d'impôt pour les particuliers conformément à l'art. 110 de la loi n° 2006-1720 du 30 décembre 2005 de finances rectificative pour 2006. (3) Consommations L/100km (Normes CE) : cycle urbain, extra-urbain, mixte : 5,0/4,2/4,3. Emissions de CO_2 (Normes CE) : 104 g/km en cycle mixte. *Garantie 3 ans ou 100 000 km. La première des deux limites atteinte. (4) Reprise de votre ancien véhicule selon les conditions générales de l'Argus (après déduction des frais de remise à l'état standar, des kilomètres excédentaires et des 15 % pour frais professionnels) majorée de 2 000 € pour la commande d'une TOYOTA Prius neuve passée avant le 31/10/2006 livrée avant le 30/11/2006.

Direct Assurance

OPEL ASTRA 14/20

NEUF à partir de : 15 600 €
(1.4 Essentia 5 portes)
OCCASION à partir de : 11 900 €
(1.4 Twinport Essentia 5 p. de 2004)

HISTORIQUE

Lancement : **4-04.** 1.9 CDTi : **9-04.** Break : **11-04.** GTC : **5-05.** 1.3 CDTi : **7-05.** OPC : **12-05.** TwinTop : **6-06.**

La dernière génération d'Astra affiche une fiabilité très satisfaisante. Quelques défauts continuent de perturber le fonctionnement des moteurs CDTi mais pour le reste, pas de pannes majeures à signaler. De quoi redorer le blason d'Opel, quelque peu terni ces dernières années par la fiabilité très moyenne d'autres modèles.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Tous moteurs : problèmes de démarrage (contacteur au niveau du Neiman).
- 1.4 : la chaîne de distribution peut se détendre (rappel).
- 1.6 16v : démarrage difficile, ralenti instable ou calage (gestion moteur à reprogrammer).
- 1.3 CDTi : à-coups à très bas régime (gestion).
- 1.7 CDTi : fonctionnement heurté avec risque de calage au démarrage (pompe à gazole, parfois à remplacer).
- 1.9 CDTi : usure rapide ou percement de la Durit supérieure du radiateur (frottement intempestif avec le carter du ventilateur, rappel).
- Boîte de vitesses automatique : commande parfois bruyante (fixation du plateau du convertisseur à faire resserrer, rappel).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Train AR : des cas de remplacement – officieux – de silentblocs ou de resserrage des écrous de suspension.
- Roues tôle 16". Enjoliveurs de trop grand diamètre risquant d'endommager les valves de gonflage ou le flanc du pneu (rappel).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Régulateur de vitesse : arrêt inopiné possible (problème de contacteur sur pédale de frein).
- Sièges AV : jeu possible sur les glissières.
- Airbag passager : défaut de fixation du module (sur 1.4, rappel).

RAPPELS

- Enjoliveurs jantes de 16" entre avril et mai 2004 (9-04).
- Chaîne de distribution (11-05).
- Boîte auto. 1.9 CDTi (4-06).
- Durit de radiateur (6-06) ●

SEAT LEON Diesel 11/20 Essence 14/20

NEUF à partir de : 17 285 €
(Nouvelle 1.6i 16v Référence)
OCCASION à partir de : 5 400 €
(1.4 16v Stella de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **3-00.** 1.6 16v et TDi 150 : **11-00.** Cupra V6 : **5-01.** TDi 130 : **9-03.**

La Leon, première du nom, reprend la plate-forme et les organes mécaniques de la Golf 4. Le niveau de fiabilité est en toute logique identique avec ces mêmes problèmes sur les moteurs TDi. Mais les pannes graves restent rares.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteurs essence : défaillances de bobines d'allumage, des fils haute tension et de la vanne EGR, pas toujours prises en charge.
- 1.6 et 1.8 T : à-coups.
- 1.8 T : pompe à eau parfois défectueuse.
- Tous TDi : nombreuses défaillances du débitmètre (encrassement, remplacement).
- TDi 110 : surconsommation d'huile. Ralenti instable (gestion). Perte de puissance (encrassement des ailettes de turbo).
- TDi 130/150 : quelques cas de turbo.
- Boîte de vitesses : rapports devenant durs (tringlerie).
- Freins : quelques cas de disques voilés (surtout TDi 110). Des pannes d'ABS (plusieurs rappels).
- Démarreur : des cas de remplacement.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Train AV : bruits de claquements (problème de biellettes de barre stabilisatrice). Voiture tirant à droite.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Fermeture centralisée et lève-vitres : dysfonctionnements.
- ESP : rares problèmes (capteur d'accélération latérale).

RAPPELS

- Bobines d'allumage (2-03).
- Freinage : flexible entre décembre 2002 et février 2003 (9-03) et assistance (05) ●

AUDI A3 14/20

NOUVEAUTÉ

NEUF à partir de : 21 840 € (1.6 Attraction)
OCCASION à partir de : 14 900 € (1.6 Attraction de 2003)

HISTORIQUE

Lancement : **6-03.** 1.9 TDi : **7-03.** 1.6 FSi : **9-03.** 3.2 V6 : **11-03.** Boîte DSG : **1-04.** Break Sportback : **9-04.** Nouvelle calandre : **7-05.**

Jumelle technique de la Golf 5, la dernière A3 rencontre les mêmes soucis. Leur nombre reste cependant contenu.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs TDi : des à-coups (gestion moteur). Risque de panne du ventilateur (sur les modèles produits avant octobre 2003, rappel).
• 1.9 TDi : fuite de carburant au niveau de la pompe d'injection (sur les modèles fabriqués entre mars et août 2004, rappel).
• 2.0 TDi : quelques casses de turbo (défaut de fabrication).
• Embrayage : risque de casse du volant moteur (surpression du circuit de commande hydraulique, rappel).
• Risque de fissuration de la culasse pouvant entraîner une casse moteur (sur les voitures construites avant août 2005).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Pont AR Quattro : vis d'arbre mal serrée (modèles produits avant octobre 2003, rappel).
• Freins 3.2 : baisse d'efficacité (frottement d'un flexible sur un élément mobile, modèles fabriqués avant décembre 2003, campagne de rappel)

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Sièges AV : poignée de basculement fragile (sur les 1res 3 p.).

RAPPELS

• Ventilateur (12-03). • Pont AR (fin 2003). • Freinage 3.2 V6 (6-04). • Pompe d'injection (3-05). Embrayage (5-06) ●

AUDI A3 "1"

OCCASION à partir de : 8 500 € (1.6 Attraction 3 portes de 2001)

L'ancienne A3 profite du même niveau de fiabilité que sa cousine la Golf IV.
• Moteurs essence et Diesel : voir Golf 4.
• Direction : flottante et/ou bruyante.
• Trains roulants : corrosion des rotules AR sur Quattro (rappel).

RAPPELS

• Ceintures de sécurité : rappels (fin 97, fin 98, mi-00).
• Suspension AR (6-00).
• Débitmètre TDi (4-03) ●

TOYOTA COROLLA 16/20

NEUF à partir de : 16 050 € (100 VVT-i Linéa Terra 3 portes)
OCCASION à partir de : 8 500 € (100 VVT-i Linea Terra 3 p. de 2002)

HISTORIQUE

Lancement : **1-02.** Break : **3-03.** D-4D 115 : **8-03.** Retouches et 1.4 D-4D 90 : **6-04.**

La Corolla fait honneur à la réputation de Toyota en matière de fiabilité. Malgré quelques rappels et remises à niveau inhabituels chez le constructeur japonais, les soucis sont vraiment rares et jamais graves. En outre, la garantie est de trois ans.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs essence : à-coups possibles (gestion).
• D-4D : usure possible des galets tendeurs de courroie de distribution (courroie trop tendue en usine).
• Freins : baisse d'efficacité possible liée à un défaut de fabrication du bouchon de réservoir de liquide (rappel). Vibrations avec risques d'usure des plaquettes et des disques. Quelques cas de disques voilés. Défaillance possible de l'assistance sur 115 D-4D (faiblesse de la Durit de pompe à vide, rappel). Usure rapide des flexibles à cause de frottements sur des pièces en mouvement.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Train AR : risque de desserrage des moyeux (rappel).
• Pneus : usure parfois assez rapide (surtout ceux de marque Dunlop).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Autoradio : mauvaise réception, certains postes à remplacer.
• Sièges passagers : bruit (léger jeu possible sur la glissière).
• Lève-vitres : commande défaillante.

RAPPELS

• Moyeux AR (5-03). • Réservoir liquide de frein, voitures construites entre mars et juin 2002 (8-03). • Durit de pompe à vide des 115 D-4D produits entre avril 2003 et mars 2005 (4-06) ●

Direct Assurance

ALFA 147

Avant 2002 **10/20**

Après 2002 **13/20**

NEUF à partir de : 17 200 €
(1.6 TS 105 Impression 3 p.)
OCCASION à partir de : 6 900 €
(1.6 TS 105 Progression 3 P, 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **10-00.** JTD : **3-01.** JTD 140 et GTA : **2-03.** Restylage et JTD 150 : **11-04.**

La 147 a connu des débuts difficiles, en particulier celle équipée du moteur 1.6 essence. Mais le reste de la gamme affiche une fiabilité plus qu'honnête pour une italienne. Afin d'éviter un maximum de problèmes, les modèles construits après 2002 sont à privilégier.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs essence : détérioration rapide du catalyseur.

• Moteur 1.6 TS : courroie de distribution à remplacer bien avant le kilométrage préconisé par Alfa (70 000 km au lieu de 120 000 km). Fuite de liquide de refroidissement avec risque pour le joint de culasse ou la culasse elle-même sur les premiers modèles équipés du 1.6 105 ch.

• JTD : court-circuit possible sur réchauffeur de gazole avec risque d'incendie (rappel). Des problèmes de pompe d'injection ou de volant moteur. Poulie de vilebrequin fragile.

• Boîte de vitesses : rapports parfois durs (problème de tringlerie). Vibrations ou bruits sur la commande. Gestion boîte robotisée Selespeed.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Direction : assistance parfois sifflante. Fuites possibles liées au percement de Durit (rappel de JTD).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Climatisation : commandes défaillantes.

RAPPELS

• 1.6 TS 105 (mi-2001). • Direction (2002). • Climatisation JTD (2003). • Réchauffeur gazole JTD (en 2003 et 2005). • Verrouillage capot moteur entre septembre 2000 et octobre 2003 (11-04) ●

BMW SÉRIE 1

16/20

NEUF à partir de : 21 950 €
(116i)
OCCASION à partir de : 15 900 €
(116i Première de 2004)

HISTORIQUE

Lancement : **9-04.** 118i : **4-05.** 130i : **11-05.**

Bien qu'elle soit la plus petite des BMW, la série 1 est capable de procurer autant de plaisir de conduite que ses grandes sœurs, grâce à ses motorisations et à son comportement. Mais il y a un domaine où ce modèle se fait semer par le reste de la gamme : la finition. Les habitués de la marque seront déçus par les matériaux utilisés beaucoup moins flatteurs qu'à l'accoutumée. En outre, l'assemblage n'est pas aussi sérieux que les tarifs pratiqués le laisseraient imaginer. Mais la fiabilité elle, est tout de même au rendez-vous. Les pannes mécaniques sont pour le moment extrêmement rares et les quelques avaries rencontrées sont sans aucune gravité.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Tous modèles : démarrage parfois difficile avec allumage du témoin "ELV perturbé" au tableau de bord.

• Moteurs Diesel : distension de la courroie d'accessoires.

• 116i et 118d : à-coups à bas régime (gestion à reprogrammer)

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Suspension : risque de mauvais montage des bras du train AR (sur les modèles construits avant octobre 2004).

• Direction : claquements à l'approche de la butée lors des manœuvres.

• Poignée de porte : possible coincement en position d'ouverture lorsqu'elle n'est pas peinte.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Commodo de clignotants : risque de panne liée à la déformation de la platine de commande placée sur la colonne de direction (sur les premiers modèles, rappel).

• De nombreux bruits parasites (surtout vers la partie arrière de l'habitacle).

• Allumage inopiné du voyant d'airbags au tableau de bord.

• Autoradio : affichage parfois fantaisiste (sur les premiers modèles).

RAPPELS

• Commodo de clignotants (fin 04)

• Courroie d'accessoires sur les modèles produits de septembre à octobre 2004 (10-05) ●

SKODA OCTAVIA 2 — 14/20

NEUF à partir de : 17390 €
(1.6 S)
OCCASION à partir de : 9600 €
(1.6 S de 2004)

HISTORIQUE

Lancement : **6-04.** 2.0 FSi : **1-05.** Break Combi : **3-05.** Combi 4x4 et boîte DSG : **4-05.** Version RS : **11-05.**

Construite sur la plate-forme de la Golf 5, la dernière Octavia lui emprunte également bon nombre d'organes mécaniques. Du coup, cette Skoda répond au même niveau d'exigence que tous les autres produits équivalents de la gamme Volkswagen. Les avaries sérieuses comme sur la culasse du moteur 2.0 TDi sont rares. L'Octavia est donc une alternative intéressante aux stars de la catégorie.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs TDi : à-coups, ralenti instable (problème de gestion sur les premiers modèles, calculateur à reprogrammer). Rares cas de casse de turbo. Sonde de catalyseur parfois fragile.

• 1.9 TDi : fuite de gazole au niveau de la pompe d'injection (vis de couvercle défectueuse, rappel).

• 2.0 TDi : durée de vie limitée du volant moteur (défaut de fabrication, rappel). Quelques cas de fissure de culasse au niveau de l'un des points de serrage (peut entraîner une casse moteur).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Phares : quelques cas de condensation dans les blocs optiques.

• Carrosserie : des sifflements aérodynamiques peuvent apparaître au niveau de la vitre de custode arrière droite (peut nécessiter la pose d'un joint en caoutchouc).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Autoradio : réception de la radio parfois très mauvaise et éjection des CD laborieuse.

• Coffre : supports en plastique des filets très fragiles.

RAPPELS

• Volant moteur des 2.0 TDi produits de 03 à 12-05 (début 2006). • Pompe d'injection sur 1.9 TDi de 3 à 8-04 (4-06) ●

CHRYSLER PT CRUISER — 13/20

NEUF à partir de : 19800 €
(2.4 Classic)
OCCASION à partir de : 8700 €
(2.0 Classic de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **9-00.** 2.2 CRD : **4-02.** Version GT : **12-03.** Cabriolet : **4-04.** Restylage : **11-05.**

Le PT Cruiser ne fait pas l'objet de pannes graves. Les mécaniques sont fiables, particulièrement le seul moteur Diesel, d'origine Mercedes, d'une solidité remarquable. Son plus gros point faible reste sa finition "à l'américaine" manquant de rigueur.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• 2.0 : fuite de carburant de la pompe d'injection (rappel). A-coups dus à la faiblesse de l'ensemble du câblage d'allumage.

• 2.4 : allumage inopiné du témoin d'anomalie moteur, ralenti irrégulier, calage, à-coups (gestion d'injection à reprogrammer).

• 2.2 CRD : allumage du témoin d'anomalie moteur, calage, démarrage difficile (faiblesse du faisceau électrique).

• Cabriolet 2.4 : risque d'incendie dû à une fuite de liquide de direction assistée sur le moteur, (rappel).

• Boîte auto. : mauvaise gestion (reprogrammation ou remplacement de la boîte sur les modèles construits avant 1-01).

• Embrayage : fuite du circuit hydraulique de commande sur les Diesel produits avant septembre 2003.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Freins : usure précoce des plaquettes AR et voilage des disques AV sur les voitures construites jusqu'à 1-01.

• Train AV : usure rapide des pneumatiques.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Tableau de bord : allumage intempestif des voyants d'alerte du combiné d'instruments (sur les modèles construits entre le 1er juillet et le 15 août 2001, rappel). Allumage inopiné des voyants d'airbags et d'ABS (gestion).

• Commodo : allumage de clignotants au lieu des anti-brouillards, défaut d'allumage des phares (interférences sur les voitures produites avant janvier 2001).

RAPPELS

• Etanchéité de la pompe à carburant (9-02). • Combiné d'instruments (4-03). • Direction cabriolet (été 04) ●

TOYOTA PRIUS 17/20

NEUF à partir de : 25 550 €
(110 Linea Sol)
OCCASION à partir de : 16 800 €
(110 Linea Sol de 2004)

HISTORIQUE
Lancement : **3-04.** Restylage : **10-05.**

Ce n'est pas parce que les ingénieurs de chez Toyota mettent au point une technologie complexe qu'ils délaissent pour autant l'aspect fiabilité de leurs véhicules. La Prius et sa motorisation hybride illustrent parfaitement cet état d'esprit. Ce modèle rencontre très peu de pannes. Les seules existantes sont sans aucune gravité.

FIABILITÉ
➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :
• Moteur : coupure possible du moteur thermique en roulant (nouveau programme de gestion à télécharger sur les voitures construites jusqu'en février 2005, rappel).
• Feux stop : oxydation du contacteur pouvant empêcher leur allumage (sur les modèles construits jusqu'en juin 2004, rappel).
➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :
• Freins AR : bruits anormaux (modification des plaquettes et pose de cales antibruit parfois nécessaires).
➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :
• GPS : quelques cas de blocage de lecture du CD de navigation (remplacement du système GPS pris en charge par la garantie).

RAPPELS
• Gestion moteur des modèles produits jusqu'en février 2005 (11-05). • Contacteur de feu stop (6-05) ●

MAZDA 3 14/20

NEUF à partir de : 15 700 €
(1.4 Harmonie 5 portes)
OCCASION à partir de : 8 100 €
(1.4 Harmonie 5 portes de 2003)

HISTORIQUE
Lancement : **11-03.** 1.6 MZ-CD : **3-04.** 1.4 MZ-R : **11-04.** 1.6 MZ-CD 90 : **9-05.** Restylage : **7-06.**

Cette japonaise partage sa plate-forme avec les Ford Focus C-Max et Volvo S40/V50. D'une fiabilité satisfaisante, la Mazda n'échappe pourtant pas à certaines défaillances électroniques ou mécaniques, comme celles touchant le dernier 1.6 Diesel commun Ford-PSA.

FIABILITÉ
➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :
• Moteur 1.6 essence : ralenti instable, notamment quand la climatisation est en marche (gestion électronique).
• 1.6 MZ-CD : baisse de puissance (encrassement progressif du débitmètre lié à la gestion électronique ou à un problème de Durit). Des turbos remplacés sous garantie. Bruit à l'extinction du moteur (volant moteur).
➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :
• Amortisseurs parfois bruyants.
• Pneus : certains Bridgestone bruyants ayant tendance à s'user par facettes, remplacés sous garantie.
➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :
• Airbags frontaux : risque de non déclenchement (mauvaise étanchéité d'un capteur) avec allumage justifié du voyant (rappel).
• Système de climatisation : défaillance de la régulation automatique.
• Habitacle : bruits parasites.
• Jauge à carburant : mauvais calibrage.
• Vitres avant : claquements lors des descentes et remontées sur les modèles construits avant janvier 2005.

RAPPELS
• Airbags frontaux entre juin 2003 et mars 2004 (05) ●

DACIA LOGAN 17/20

NEUF à partir de : 7 500 €
(1.4 MPi)
OCCASION à partir de : 6 400 €
(1.4 MPi de 2005)

HISTORIQUE
Lancement : **6-05.** 1.5 dCi : **4-06.**

Certes seulement âgée d'un peu plus d'un an, la plus française des roumaines semble afficher un niveau de fiabilité frôlant l'insolence. La Logan hérite "d'anciennes" motorisations Renault sans connaître les soucis rencontrés par les modèles de la marque au losange. Même le bloc 1.5 dCi quelque peu capricieux à ses débuts sur la deuxième génération de Clio fait preuve d'une solidité sans faille. De plus, la présence de l'électronique étant très limitée et le multiplexage purement ignoré, le risque de panne est d'autant plus évité. Et malgré l'emploi de matériaux rustiques pour garnir l'habitacle, aucun bruit parasite ne se fait entendre. Pour le moment, un seul rappel officiel est à signaler. Il concerne la structure métallique des sièges avant.

FIABILITÉ
➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :
• Rien à signaler.
➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :
• Couvercle de malle : léger et doté d'une ouverture très ample, en plus d'être monté sur des ressorts très tendus, il peut venir heurter la lunette arrière en cas de manipulation brusque.
➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :
• Sièges avant : faiblesse possible d'une soudure au niveau de l'armature métallique du siège conducteur, sur les voitures produites entre le 5 et le 19 septembre 2005 (campagne de rappel).
• Habitacle : la moquette au plancher est extrêmement fine. Elle peut s'user et se percer très rapidement.

RAPPEL
• Sièges AV (11-05) ●

NOUVELLE VOLVO S80. VOUS AIMEZ ANTICIPER. ELLE AUSSI.

LA CAMÉRA ANTI-ANGLE MORT (BLIS), LE RADAR ANTI-COLLISION, L'ASSISTANT DE FREINAGE D'URGENCE ET LA CLEF INTELLIGENTE SONT AUTANT D'OPTIONS QUI VONT VOUS FAIRE AIMER LA ROUTE ET SES IMPRÉVUS.

Gamme Volvo S80 : consommation Euromix (en l/100 km) 6,4/12,3 CO2 rejeté (g/km) 169/293.

VOLVO

Actena Automobiles

75 PARIS 16e	01 44 30 82 30	56, AV. DE VERSAILLES
75 PARIS 17e	01 40 53 71 53	14, BOULEVARD PEREIRE
92 NEUILLY	01 46 43 14 40	58, AV. CHARLES DE GAULLE
92 LA GARENNE	01 56 47 06 60	86, AV. DE L'EUROPE
78 PORT-MARLY	01 39 17 12 00	8, ROUTE DE ST GERMAIN
78 VERSAILLES	01 39 20 17 17	45/47, RUE DES CHANTIERS

Service Exclusif Vente aux Diplomates et Export 01 44 30 82 30

Groupe Priod

Direct Assurance

RENAULT LAGUNA

Avant mi-02 07/20 — Après mi-02 12/20

NEUF à partir de : 20 350 €
(1.6 16v Authentique)
OCCASION à partir de : 6 700 €
(1.6 16v Authentique de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **11-00.** 2.2 dCi : **1-02.** 2.0 Turbo : **1-03.** Restylage : **2-05.** 2.0 dCi 150 et 175 : **3-06.**

Après d'innombrables défaillances à sa sortie en 2001, la Laguna "2" va un peu mieux. Les nombreux rappels et opérations de remise à niveau ont résolu de nombreux soucis de fiabilité mais l'extension de garantie à l'achat reste toujours conseillée.

Ralenti instable, à-coups, calage sous climatisation : reprogrammations des calculateur de gestion.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• 4 cylindres essence : démarrage difficile voire impossible : remplacement de bobines (surtout sur les 1.6 16v).

Défaillance du galet tendeur de courroie de distribution (1.8 et 2.0 16v).

• 1.9 dCi : démarrage difficile, calage, débitmètre, pompe d'injection, Durit parfois fragile (rappel), turbo (échangeur, axe, casse : emballement, destruction du moteur). Fuite de la pompe à eau, problème d'huile (rappel).

• Transmission : rapports durs, fuites, des boîtes bloquées : remplacement.

• Embrayage : cas de patinage, d'usure prématurée du disque. Commande à rectifier sur les boîtes 6 vitesses (rappel).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Pneus : usure rapide des Continental (rappel).

• Echappement : catalyseur (2.0 16v) et pot d'oxydation (dCi) fragiles.

• Amortisseurs AR : fuites.

• Direction : fuite liquide (campagne de rappel).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• ESP, ABS : dysfonctionnements, étanchéité du boîtier de gestion (rappel).

• Equipement : carte "mains libres", contrôle de pression des pneus, essuie-glaces automatiques, climatisation.

RAPPELS

• Rampe commune dCi (1-02). • Boîtier ESP-ABS (9-03). • Calculateur d'injection (10-03). • Huile et filtre 1.9 dCi (11-03). • Direction assistée (12-05) ●

PEUGEOT 407

14/20

NEUF à partir de : 21 400 €
(1.8 16s Confort)
OCCASION à partir de : 13 200 €
(1.8 16s Confort de 2004)

HISTORIQUE

Lancement : **4-04.** Break SW : **7-04.** V6 HDi : **6-06.** 2.2 HDi : **8-06.**

Peu de pannes graves mais quelques défauts électroniques ou mécaniques affectent parfois la Lionne. Peugeot réagit vite et bien par l'intermédiaire de quelques rappels.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• 4 cylindres essence : à-coups à l'accélération : boîtier de gestion BSI (reprogrammation). Quelques surconsommations d'huile sur 1.8 16v.

• Moteurs Diesel 1.6 et 2.0 : injecteurs très sensibles à la présence d'eau dans le carburant. Des défauts de capteur électronique d'accélérateur.

• 1.6 HDi : vannes EGR encrassées, fuite possible du tuyau de retour de carburant. Quelques cas de ventilateurs qui tournent trop longtemps : boîtier de gestion.

• 2.0 HDi : allumage fréquent du voyant antipollution : avant mi-2004 : vanne EGR défectueuse à remplacer.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Direction : à-coups en manœuvre, tremblements : remplacement du réservoir d'huile.

• Trains roulants : à l'avant, des cas de tirage à droite : jambe de force de la roue gauche. A l'arrière, frottement d'un élément avec le câble de frein à main.

• Crochet de remorquage AR : patte d'ancrage renforcée en atelier sur les modèles fabriqués entre avril et octobre 2004 (rappel).

• Ecrous antivol : risque de casse au démontage sur les premiers modèles.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Electronique : contrôle de pression des pneus farfelu. Radio défectueuse, problème de connectique.

• Fermeture centralisée hasardeuse : émetteur/récepteur problématique.

• Transpondeur de clé défaillant : démarrage impossible.

• Démarrage inopiné : faux contact dans le Neiman.

• Porosité de la sonde du liquide de refroidissement (rappel).

• Climatisation inefficace : capteur de température défaillant.

RAPPELS

• Anneau de traction AR (3-05). • Tuyau de retour carburant de juillet 2004 à décembre 2004 (5-05). • Contacteur de clé (11-05). • Sonde de liquide de refroidissement (11-05) ●

CITROËN C5

Avant mi-02 07/20 — Après mi-02 13/20

NEUF à partir de : 21 000 €
(1.8i 16v)
OCCASION à partir de : 7 500 €
(2.0 16v SX de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **1-01.** Break : **3-01.** Restylage, nouveaux 1.6 et 2.0 HDi : **11-04.** 2.2 HDi 170 : **8-06.**

Lancée trop vite, peut-être trop tôt, la Citroën C5 et ses propriétaires ont énormément souffert de la fiabilité aléatoire des débuts, jusqu'en avril 2002. A cette date, une "remise à niveau" a été opérée. Les pannes se font plus rares depuis, surtout après le restylage de fin 2004.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- 2.0 16v : fuite sur circuit de vanne EGR.
- 2.0 HPi : à-coups, perte de puissance : reprogrammation. Démarrage impossible (désamorçage de la pompe de gavage, à remplacer).
- 1.6 HDi : tuyau de retour de carburant pouvant se détériorer et provoquer des fuites de gazole (rappel).
- 2.0 HDi 110 : des pompes d'injection remplacées, cas de déboîtement de la Durit d'air du turbo.
- 2.2 HDi 136 : fuite sur circuit EGR, dysfonctionnement du voyant d'alerte de FAP, faiblesse du galet tendeur de chaîne reliant les arbres à cames avec risque de casse avant mi-2001 (rappel).
- Boîte de vitesses : rapports durs (disque d'embrayage), des boîtes bloquées sur 1.6 HDi. Blocage possible du levier en position parking (rappel) sur boîte auto.
- Multiplexage : dysfonctionnements (fermeture centralisée, ESP, régulateur de vitesse, contrôle de pression des pneus, voyants d'ABS ou d'airbags…) nécessitant une reprogrammation du boîtier.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Suspension : mauvaise étanchéité du boîtier de gestion, bruits et vibrations du train arrière : ajout de cales. Usure prématurée des pneumatiques, bruits de suspension par temps froid.
- Roues : roulements défectueux pouvant perturber l'ABS. Jantes en tôle risquant de se fissurer (rappel).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Phares : baisse du faisceau (gestion suspension).
- Sièges avant : jeu possible.
- Déclenchement inopiné de l'alerte de franchissement de ligne continue (AFIL).

RAPPELS

- Moteurs 2.2 HDi (mi-01).
- Boîte automatique (12-01).
- Opération de remise à niveau des principales défaillances, ABS, hydraulique, pompe de gavage HDi et HPi (4-02).
- Jantes en tôle (10-03).
- Tuyau de retour carburant 1.6 HDi (5-05) ●

VOLKSWAGEN PASSAT

Diesel 10/20 — Essence 14/20

OCCASION à partir de : 7 900 €
(Ancienne 1.6 Confort de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **11-96.** TDi 115 : **5-99.** Restylage, TDi 100 et 130 : **10-00.** 2.0 130 : **3-02.** Nouvelle Passat : **4-05.** Break : **11-05.** TDi 170 : **5-06.**

Malgré sa réputation de fiabilité sérieuse, la cinquième génération de Passat a connu quelques déboires, tout particulièrement sur ses TDi.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Tous moteurs essence : bobines d'allumage défectueuses, à-coups (1.6).
- Moteurs TDi 90 et 110 : ralenti irrégulier, calage, surconsommation d'huile possible. Courroie d'accessoires à surveiller, turbo encrassé ou fragile (110).
- TDi 115 : des pistons fissurés sur les premières versions (pris en charge par la garantie).
- TDi 100 et 130 : à-coups (gestion), fuite de la pompe à gazole, perte de puissance (débitmètres encrassés, à remplacer), turbo.
- TDi 2.5 V6 : turbo fragile, problèmes de galet tendeur de la courroie de distribution.
- Boîte Tiptronic : fonctionnement perturbé, patinage excessif.
- Echappement : pot d'oxydation fragile sur TDi 110.
- Freinage : rares cas de corrosion du maître-cylindre.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Trains roulants : des voitures tirant à droite.
- Direction : baisse d'assistance, corrosion des biellettes. Défauts de crémaillère ou de pompe.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Climatisation : compresseur parfois fragile.

RAPPELS

- Gestion du moteur, filtre à particules (9-05). • Fuites d'eau des FSi (11-05). • Direction (2-06) ●

VOLKSWAGEN PASSAT — NOUVEAUTÉ

NEUF à partir de : 20 290 €
(1.6 Trend)
OCCASION à partir de : 15 200 €
(1.6 Trend)

Fiabilité améliorée mais encore quelques défauts.

- **1.6 FSi et 2.0 FSi : infiltration d'eau possible dans le calculateur d'injection : dysfonctionnements du moteur (rappel).**
- **Moteurs TDi : quelques soucis de gestion : à-coups.**
- **2.0 TDi : rares casses de turbo. Régénération du FAP défaillante (rappel).**
- **Pneus AR : usure rapide.**
- **Direction : rotule de direction mal serrée (rappel).**

RAPPELS

- FAP du TDi 140 (9-05).
- Calculateur FSi (12-05).
- Direction (3-06) ●

LES FAMILIALES

Direct Assurance

AUDI A4

Diesel 10/20

Essence 14/20

NEUF à partir de : 24 880 €
(1.6 Attraction)
OCCASION à partir de : 9 900 €
(1.6 Référence de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **1-01.** Break : **10-01.** TDi 100 : **11-01.** Restylage, nouveaux moteurs : **11-04.**

Avec une cote soutenue et des coûts d'entretien élevés, l'Audi A4 ne s'adresse pas à toutes les bourses. Sans compter que, si sa fiabilité demeure globalement bonne, ses moteurs TDi et sa boîte Multitronic sont souvent sujets à de nombreux dysfonctionnements, comme sur sa cousine, l'ancienne Volkswagen Passat.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteurs essence : bobines d'allumage ayant tendance à griller.
- 1.8 T : rares problèmes de turbo, quelques remplacements. Quelques cas de pompes à eau défectueuses.
- 2.0 : vibrations (au niveau de l'arbre d'équilibrage).
- TDi 130 : des remplacements d'injecteurs-pompes, usure parfois rapide de la courroie de distribution, perte de puissance (encrassement du débitmètre, également sur les modèles V6 TDi).
- TDi 115 : problème de vis de fixation du couvercle de pompe à gazole (rappel, également sur TDi 130).
- V6 TDi : démarrage en pente parfois impossible (problème de pompe immergée), surconsommation d'huile possible (180 ch). Consommation de carburant élevée et fumées noires à l'échappement : gestion (sur 155 ch).
- 2.0 TDi : de rares cas de fissuration de la culasse. Quelques soucis d'injection au niveau de la gestion.
- Boîte de vitesses : rares cas de boîtes bloquées. Boîte Multitronic : problèmes de gestion, patinage, blocages (remplacements).
- Transmission : vibrations et résonances possibles sur les versions 4x4 Quattro.
- Freinage : flexible mal monté en usine jusqu'en février 2004 (campagne de rappel).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Train AV : déréglage sur les premières versions, voitures tirant à droite avec usure asymétrique des pneus.
- Echappement : des défauts de catalyseurs avant mi-2002.
- Réservoir à carburant : bruit de "clapotis".
- Amortisseurs AR : usure parfois prématurée.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Climatisation et ventilation : cas de dysfonctionnements (gestion).
- Module de commande du tableau de bord défectueux : les lève-vitres et la fermeture centralisée des portes s'avèrent capricieux.
- Phares au xénon sur les versions cabriolet : manque de puissance (remplacements).

RAPPELS

• Airbags (2001). • Réservoir V6 TDi (1-03). • Flexibles de freins entre avril 2000 et août 2002 (6-04). • Phares au xénon entre janvier 2002 et février 2004 (04) ●

BMW SÉRIE 3

15/20

NEUF à partir de : 27 250 €
(318i Première)
OCCASION à partir de : 9 500 €
(ANCIENNE 316i Pack de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **3-05.** Version Touring, 1.8d et 3.0d : **9-05.** 320si 173 ch : **3-06.** Coupé : **9-06.**

La nouvelle BMW Série 3 vient déjà de souffler sa première bougie… et donc de fêter les pannes qui vont avec. Avec pas moins de deux rappels au compteur, elle présente toujours quelques soucis techniques, sans gravité pour la plupart, et le plus souvent d'ordre électronique.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- 320d : claquements à bas régime (amortisseur de vibration de la distribution). Odeurs de gazole dans l'habitacle : conduite de mise à l'air libre du réservoir.
- 330d : des cas de pompes d'injection défectueuses.
- Boîte automatique : position de parking inopérante (remplacement de la plaque de guidage du verrou, après campagne de rappel).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Train avant : vibrations, bruits inquiétants (paliers hydrauliques des barres de traction peu étanches, rappel).
- Freinage : tendance à grincer lors des petits freinages (plaquettes de frein, étriers ou ressorts d'étriers).
- Poignées de porte : elles ne reviennent pas toujours en position fermée.
- Direction assistée : dureté excessive à cause de la colonne de direction.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Témoins de batterie qui s'allument inopinément sur les versions 320d équipées du GPS.
- Clignotants, feux, essuie-glaces : cas de dysfonctionnements (commande électronique défaillante).

RAPPELS

• Train avant (11-05). • Boîte de vitesses automatique (2-06) ●

MERCEDES CLASSE C 16/20

NEUF à partir de : 30 600 €
(180 K Classic)
OCCASION à partir de : 12 600 €
(180 Classic de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **5-00.** 200 CDi : **10-00.** 270 CDi : **1-01.** Break : **3-01.** Restylage, AMG : **4-04.** 320 CDi : **4-05.**

Si la Mercedes Classe C fait payer cher ses attributs, elle reste, en ce qui concerne la fiabilité, au-dessus de la moyenne de la catégorie. Elle a cependant connu quelques avaries électroniques et mécaniques, particulièrement sur les moteurs CDi.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteurs 200/220 CDi : faiblesses du joint de culasse sur les premiers modèles. Casses de turbo du moteur en 2003. Pertes de puissance (pot d'oxydation s'obstruant, à remplacer).
- 270 CDi : ralenti irrégulier (calculateur de gestion).
- Boîte 6 : rapports accrocheurs ou sautants (quelques remplacements).
- Boîte automatique à 5 rapports : à-coups, passages difficiles (révision ou remplacement).
- Embrayage : usure prématurée du disque sur boîte robotisée Séquentronic.
- Electronique moteur-boîte-châssis : nombreux dysfonctionnements avant 2003 avec passage en "mode dégradé".

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Train AV bruyant (silentblocs de barre antiroulis ou butées d'amortisseurs).
- Phares : condensation possible dans les optiques et/ou antibrouillards.
- Pneus AV/AR : usure prématurée (en particulier sur pneus Continental).
- Coffre : quelques malles ne remontent pas complètement.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- ESP : des défaillances (capteur d'angle du volant).
- Clé : problème de transpondeur (refus de démarrage sur les modèles d'avant 2001).
- Fermeture centralisée des portes, lève-vitres, rétroviseurs électriques, autoradio : cas de dysfonctionnements.
- Jauge à carburant : informations parfois erronées.
- Climatisation (gestion, compresseur).
- Ceintures de sécurité : verrouillage défaillant (rappel).
- Voyant d'airbags : allumage inopiné.

RAPPELS

- Ceintures de sécurité (2-04).
- Alternateur sur les versions 6 cylindres (4-05) ●

FORD MONDEO 14/20

NEUF à partir de : 22 000 €
(1.8 125 Ambiente Pack)
OCCASION à partir de : 7 300 €
(1.8 Trend de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **12-00.** TDCi 115 et 130 : **2002.** Restylage : **6-03.** TDCi 155 : **3-05.** Retouches : **11-05.**

Les tarifs compétitifs de la Mondeo n'altèrent en rien sa fiabilité située dans la bonne moyenne de la catégorie, malgré quelques anomalies électroniques.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteurs Diesel : des casses de courroie de distribution.
- Moteurs TDCi : à-coups, calages, arrêts en roulant (gestion). Filtres à gazole, injecteurs ou pompe d'injection parfois à remplacer. Pot d'oxydation fragile. Vibrations sous les 2 000 tr/min provenant d'un contact entre le berceau et la canalisation d'entrée d'air du turbo.
- Boîte de vitesses automatique sur moteur 2.0 : risque de court-circuit, en raison d'un câble de batterie mal fixé.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Train AV : bruits (triangles, amortisseurs, direction).
- Freinage : disques se voilant, à remplacer.
- Pneus : usure très rapide des pneus de marque Continental, avant 2002.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Antidérapage ESP : fonctionnement intempestif (capteurs de lacet) en 2004, rappel.
- Risque de déclenchement intempestif des airbags latéraux et rideaux ou allumage du voyant (rappel).
- Régulateur de vitesse : mauvaise étanchéité du boîtier (sur versions essence), rappel.

RAPPELS

- Airbags latéraux et rideaux (3-01). • Régulateur de vitesse (9-01). • Boîte auto. 2.0 (1-03). • Pompe injection TDCi (7-03). • Flexible de direction assistée sur ST 220 (7-03).
- ESP (12-04) ●

Direct Assurance

OPEL VECTRA 13/20

NEUF à partir de : 20 900 €
(1.8 Essentia 5p)
OCCASION à partir de : 9 400 €
(1.6 16s Comfort 5p de 2002)

HISTORIQUE

Lancement : **5-02.** GTS : **9-02.** 2.0 turbo : **2-03.** Break : **12-03.** 1.9 CDTi : **9-04.** Restylage : **10-05.** OPC : **12-05.**

En progression constante, la fiabilité de la Vectra est aujourd'hui très bonne, les pannes ayant surtout touché les premiers modèles.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteurs 2.2 et V6 essence : à-coups possibles (gestion).
- Moteurs DTi : turbo fragile sur les premiers modèles. Fuite du liquide de refroidissement (versions 2.2) et quelques problèmes de débitmètre. Pertes de puissance : vanne EGR sensible à l'encrassement, à remplacer.
- Boîte de vitesses automatique : quelques casses (défaut du convertisseur).
- Echappement : risque de déboîtement du silencieux sur les modèles essence de 2004 (faiblesse d'un collier), rappel.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Direction : dysfonctionnements de gestion, des cas de fuite d'huile d'assistance.
- Trains roulants : parfois bruyants, déréglage avec usure prématurée des pneus, parfois pris en charge par le réseau.
- Amortisseurs AR : fuites (remplacement sous garantie).
- Pneus : les pneumatiques Goodyear Eagle NCT-5 montés sur les Vectra et Signum produites du 20 mai au 13 juillet 2005 peuvent voir leur bande de roulement se déformer (campagne de rappel).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Antidérapage ESP : allumage inopiné du voyant d'alerte (capteur d'angle de braquage).
- Multiplexage : contrôle de la pression des pneus : informations parfois fausses (valves remplacées sous garantie), rappel non systématique. Radar de recul : déclenchement aléatoire.
- Vitres électriques HS : faisceau à remplacer.
- Système radio : des remplacements.

RAPPELS

- Echappement (11-04).
- Pneus (25-05) ●

ALFA 156 Diesel 11/20 Essence 13/20

NEUF (une seule version) :
32 200 €
(Crosswagon JTD 150 Distinctive)
OCCASION à partir de : 7 300 €
(1.6 Twin-Spark de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **11-97.** Version SW : **6-00.** Nouveaux JTD : **1-01.** Restylage et JTD 175 : **7-03.** Alfa 159 : **8-05.**

Peu de très gros pépins ont altéré le fonctionnement de l'Alfa 156, mais de nombreuses avaries ont touché les premières versions des moteurs JTD. En outre, l'italienne a souffert de défaillances d'origine électronique.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteurs 4 cylindres essence : à-coups, ralenti instable (gestion, boîtier papillon motorisé) : reprogrammation du calculateur. Distribution bruyante avant 2000.
- Moteurs V6 essence : potentiomètre d'accélérateur défaillant sur les premières versions commercialisées.
- Moteurs JTD : perte de puissance (débitmètre s'encrassant), pompes d'injection et injecteurs défaillants, à remplacer. Courroie d'accessoires fragile, fuite sur rampe commune (1.9). Des problèmes d'amortisseur de couple sur le volant moteur avant 100 000 km. Des casses et des encrassements de turbo sur le 2.4 JTD de 136 et 140 ch.
- Boîte de vitesses : rapports durs (au niveau de l'embrayage), mauvaise gestion de la transmission robotisée Selespeed (à-coups, coupures moteur).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Trains roulants : claquements, déréglage du train avant avec usure asymétrique des pneus.
- Freinage : apparition de bruits, étriers grippés. Défaut d'étanchéité des capteurs d'ABS jusqu'en 1998 (campagne de rappel).
- Direction : assistance bruyante.
- Capot moteur : mauvais verrouillage, avec ouverture possible en roulant (campagne de rappel).
- Carrosserie : hayon pouvant se décaler sur les versions break jusqu'en 2002. Des soudures de charnières de portes défectueuses sur les premiers modèles.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Climatisation : condensation possible avec fuite au niveau du tablier avant.
- Planche de bord et portières : "rossignols".

RAPPELS

- ABS et assistance de direction (11-98). • Capot moteur entre septembre 2000 et octobre 2003.
- Injection GTA (8-03) ●

VOLVO S60 15/20

NEUF à partir de : 27500 €
(2.4 140 Kinetic)
OCCASION à partir de : 9400 €
(2.4 140 de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **9-00.** D5 et 4x4 AWD : **12-01.** 2.4 D : **4-02.** R : **9-02.** Restylage : **5-04.** D5 185 ch : **8-05.**

Si le bloc D5, à cinq cylindres comme tous les moteurs de cette Volvo, a connu quelques problèmes périphériques, l'ensemble de la gamme fait preuve d'une remarquable fiabilité. Et la plupart des défaillances recensées jusqu'ici sont désormais corrigées.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur D5 : à-coups, démarrage difficile (gestion). Durit de turbo risquant de se déboîter ou de se percer (rappel). Quelques défaillances de turbo. Durit d'échangeur parfois fragile, des pertes de puissance (débitmètre encrassé). Fuites possibles sur radiateur d'huile. Allumage inopiné du voyant d'alerte pollution lorsque la voiture n'a pas roulé depuis longtemps.

• Ventilateur D5 : dysfonctionnement, risque de court-circuit, voire de surchauffe du moteur (rappel). Garantie constructeur prolongée.

• Boîte de vitesses automatique : à-coups (gestion), de rares remplacements.

• Radiateur moteur : risque d'incendie en raison du radiateur défaillant (campagne de rappel).

• Tous moteurs : usure des silentblocs, souvent à remplacer après 100 000 km.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Freinage : défaut d'étanchéité du boîtier d'ABS.

• Trains roulants : bruit et jeu possibles des biellettes de barres stabilisatrices arrière. Amortisseurs avant parfois bruyants, à remplacer. Mauvais réglage possible du parallélisme.

• Rotules de suspension avant : défaut de serrage entre mars et octobre 2003 (campagne de rappel).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Electronique : soucis de verrouillage central et de réglage électrique des rétroviseurs.

• Jauge à carburant : informations parfois erronées.

• Habitacle : quelques "rossignols" (sellerie, pavillon, essuie-glaces), venant de la console centrale parfois mal fixée.

RAPPELS

• Rotules suspension (3-04). • Durit du turbo sur D5 (8-04). • Radiateur (9-04). • Ventilateur moteur (12-04) ●

TOYOTA AVENSIS 16/20

NEUF à partir de : 20050 €
(130 VVT-i Linea Terra)
OCCASION à partir de : 11100 €
(130 VVT-i Linea Terra de 2003)

HISTORIQUE

Lancement : **5-03.** 165 VVT-i : **10-04.** 2.2 D-4D : **6-05.** Restylage : **6-06.**

Comme le veut la réputation de la marque, la fiabilité est au rendez-vous sur la Toyota Avensis. Cependant, quelques rappels ont affecté la carrière de cette nippone, et des défaillances sont apparues sur le bloc D-4D.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• D-4D (les premiers modèles) : turbo sensible à l'encrassement (ailettes), pouvant casser. Grippage possible de la pompe d'injection, remplacée sous garantie. Défaillances des injecteurs, avec risque pour le moteur. Des cas de fuite sur la pompe d'injection (rappel).

• Echappement : des pots d'oxydation fragile sur moteurs D-4D. Pot catalytique des versions à essence pouvant se colmater.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Freinage : plaquettes bruyantes car défaut de fabrication.

• Direction 130 VVT-i : baisse d'assistance électrique et bruits provenant des cannelures d'arbre intermédiaire (défaut de montage) : campagne de rappel.

• Pneus : usure rapide à l'avant.

• Bras de suspension : défaut de la peinture antigravillonnage (campagne de rappel).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Antidérapage ESP (appelé VSC) : allumage inopiné du voyant d'anomalie (problème de capteur), vérifié en concessions (campagne de rappel).

• Phares : rares cas d'infiltration d'eau dans les optiques.

• Clé : à reprogrammer (fermeture centralisée inopérante).

• Essuie-glace arrière : gros manque d'efficacité.

RAPPELS

• Pompe d'injection D-4D (8-03). • Direction 130 VVT-i entre janvier et novembre 2003 (12-04). • Bras de suspension (2-05). • Capteur ESP (7-05) ●

MAZDA 6 15/20

NEUF à partir de : 21 600 €
(1.8 Elegance)
OCCASION à partir de : 9600 €
(1.8 Harmonie de 2002)

HISTORIQUE

Lancement : **5-02.** Break et Diesels : **9-02.** Versions 4x4 : **11-02.** Léger restylage : **7-05.** Sportive MPS : **1-06.**

Une très bonne fiabilité globale pour la Mazda 6, malgré de nombreux rappels et quelques anomalies électroniques et mécaniques, parfois graves, peu après le lancement commercial.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs Diesel MZR-CD : risque de suintement d'huile pouvant provoquer une casse moteur (joint d'injecteur), campagne de rappel.

• Embrayage : pédale bloquée, enfoncée (tige de poussée du maître cylindre).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Direction (sur les moteurs Diesel) : risque de fuite sur pompe d'assistance (rappel), vis de raccord à resserrer, bruits anormaux.

• Freins : disques ayant tendance à se voiler.

• Réservoir à carburant (sur les moteurs essence) : déformation ou fissuration du réservoir, placé trop près de l'échappement (rappel).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Climatisation : défaillances de gestion provoquant parfois le calage du moteur : interférences dans l'alimentation du compresseur (rappel).

• Capteur de niveau du liquide de frein : dysfonctionnements.

• Lève-vitres : des pannes de moteur.

• Antibrouillards : boîtiers détériorés par grosse chaleur (campagne de rappel).

• Habitacle : des couinements apparaissent sur certains modèles, même peu kilométrés.

RAPPELS

• Joint d'injecteur entre août et novembre 2003. • Pompe de direction entre avril et juin 2004. • Réservoir entre février 2002 et février 2004. • Compresseur de climatisation. • Antibrouillards (7-03) ●

VOLVO S40-V50 Avant 2004 12/20 Après 2004 14/20

NEUF à partir de : 21 300 €
(S40 1.6 Kinetic)
OCCASION à partir de : 12 800 €
(S40 1.6 Kinetic de 2004)

HISTORIQUE

Lancement : **1-04.** Break V50 et 2.0 D : **3-04.** 1.6 et 1.6 D : **12-04.** D5 180 ch : **5-06.**

Après une bonne panoplie d'ennuis mécaniques durant leurs premiers mois de commercialisation, les S40 et V50 se sont, aujourd'hui, bien rattrapées. Cependant, il reste des imperfections électroniques à éradiquer.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Sur tous les moteurs : allumage intempestif du voyant d'alerte moteur.

• Sur les moteurs essence : problème de gestion, ralenti élevé (sur 1.8), à-coups avant mi-2005 : reprogrammation du calculateur.

• Sur le moteur 1.6 D : problème de gestion par soupape du turbo, vanne EGR, pompe à gazole, débitmètre, gestion irrégulière (action technique).

• Sur le moteur 2.0 D : des fuites d'huile sur le bloc moteur, quelques casses en début de carrière, prises en charge par le réseau. Des soucis de vanne EGR : perturbations du fonctionnement (campagne de rappel), pompe à gazole. Soucis de gestion (action technique).

• Transmission : ruptures possibles de cardan.

• Supports de boîte de vitesses bruyants.

• Embrayage : usure rapide du disque en raison de la corrosion d'un élément interne.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Pare-brise : fixation imparfaite en usine (rappel).

• Joints de vitres : certains occasionnent des sifflements fatiguants sur les modèles d'avant mai 2004. D'autres sortent parfois de leur logement.

• Pneus : usure rapide des pneus arrière à cause d'un mauvais réglage des trains roulants.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Habitacle : quelques couinements.

• Jauge à carburant, système radio, GPS, téléphone, verrouillage centralisé, lève-vitres : anomalies, voire non-fonctionnement.

• Voyants : allumage inopiné.

• Climatisation : des dysfonctionnements.

RAPPELS

• Vanne EGR du moteur 2.0 D (6-05). • Fixation pare-brise (11-05) ●

Consommations mixtes (l/100 km) : 6.2/9.4 - Rejets CO_2 (g/km) : 164/224.

+d'équilibre

+de contrôle

+d'énergie

+de liberté

FordS-MAX. Vivre+

FordS-MAX | Feel the difference

Ford

www.ford-smax.fr

HUBERTGINISTYAUTOMOBILES

40 rue François de Tessan
BP 60025
77102 MEAUX CEDEX
Tél. : 01 64 34 06 51

Direct Assurance

MERCEDES CLASSE E

Avant 2003 12/20

Après 2003 15/20

NEUF à partir de : 37 400 €
(200 K Classic)
OCCASION à partir de : 18 900 €
(200 K Classic de 2002)

HISTORIQUE

Lancement : **3-02.** Break : **3-03.** 400 CDi : **2-03.** 280 CDi : **8-04.** 350 : **12-04.** 420 CDi : **10-05.** Restylage : **6-06.**

Les deux premières années d'existence de cette dernière génération de Classe E ont été difficiles. Les moteurs CDi des premiers millésimes sont les plus capricieux. Mercedes, soucieux de sa réputation, a effectué une remise à niveau depuis 2004, avec des rappels à la clé.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs CDi : casses de turbo. Remplacements d'injecteurs. Perte de puissance au-delà de 100 000 km (pot d'oxydation se bouchant, à remplacer et rarement pris en charge). Nombreuses pompes d'injection Bosch défaillantes. Fuite de carburant au niveau des conduites basse pression de la pompe d'injection.

• Boîte de vitesses auto. : gestion défaillante. Des remplacements. Fragilité du convertisseur sur les 400 CDi.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Direction : risque de desserrage (rappel). Assistance irrégulière en manœuvre.

• Freinage : défaillances du freinage électrique SBC (deux rappels). Serrage des étriers AR (270 CDi, rappel).

• Suspension : bruits de claquements à l'avant (butées de têtes d'amortisseurs).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Ceintures de sécurité : attaches à vérifier (rappel).

• Dysfonctionnements : GPS, aide au stationnement, sièges et rétroviseurs électriques, fermeture centralisée, phares automatiques, climatisation...

• "Rossignols" sur les modèles produits jusqu'à fin 2003.

• CDi : fonte de la résistance de chauffage additionnel.

RAPPELS

• Freins 270 CDi (6-02). • Direction (11-03). • Ceintures de sécurité (2-04). • Freinage SBC (9-04). • Freinage SBC, alternateur 6 et 8 cyl. et gestion batterie (3-05) ●

AUDI A6

16/20

NEUF à partir de : 34 120 €
(2.0 TFSi Attraction)
OCCASION à partir de : 26 900 €
(2.0 TDi Attraction de 2004)

HISTORIQUE

Lancement : **5-04.** Break Avant : **3-05.** 2.0 TFSi : **7-05.**

La progression de cette A6, en matière de fiabilité, par rapport à la précédente génération, est remarquable. Les nombreux soucis comme les pannes de turbo et de débitmètre sur les moteurs TDi ont disparu, et les blocs essence se montrent également sans faille. Les heureux propriétaires ont donc tout le loisir de profiter d'une qualité de fabriquation de très haut niveau et d'un habitacle à la finition irréprochable.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur V6 3.0 TDi : démarrage à froid parfois difficile (bougies de préchauffage à remplacer).

• Boîte de vitesses automatique Tiptronic : des cas de non-fonctionnement du mode manuel Tiptronic.

• Batterie : allumage inopiné du voyant d'alerte au tableau de bord (gestion à reprogrammer).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Freinage : quelques cas de disques avant se voilant dès 20 000 km en usage soutenu (problème connu dans le réseau).

• Train AV : quelques claquements sur revêtement dégradé et/ou déréglage.

• Pneus : usure parfois rapide.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Airbags frontaux : risque de retard de déploiement lors d'un choc (nécessite le reparamétrage des capteurs d'accélération des modèles produits entre février 2004 et mars 2005, rappel).

• Bruits parasites en provenance de la planche de bord et autoradio défaillant sur les premiers modèles.

RAPPELS

• Airbags (1-06). ●

BMW SÉRIE 5 — 14/20

NEUF à partir de : 36 800 €
(520d Première)
OCCASION à partir de : 21 500 €
(520i Première de 2003)

HISTORIQUE

Lancement : **7-03.** 545i : **10-03.** Break Touring et 525d : **4-04.** M5 : **9-04.** 520d, 540i et 550i : **10-05.**

Les pannes graves sont rares mais les soucis d'électronique sont trop nombreux pour une voiture de ce standing.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteur 530i : perte de puissance possible (débitmètre).
- Moteur 545i : à-coups, calage (gestion d'injection sur les modèles produits avant 9-04).
- M5 : fuite d'huile moteur (conduite du système Vanos en cause, rappel).
- 6 cylindres Diesel : des casses de la pompe d'injection Bosch (qui fond de l'intérieur). Rares casses de turbo sur 530d (dues à la dégradation du collecteur d'échappement, rappel). Défaut de gestion du filtre à particules provoquant des fumées lors de sa régénération.
- Tous modèles : reparamétrage de la gestion électronique moteur/équipements (rappel).
- Connectique/électronique : fixations défectueuses de fiches avec risque de non-fonctionnement de certains équipements comme les airbags. Boîte automatique : à-coups (gestion ou convertisseur défaillant).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Direction active : risque de court-circuit, voire d'incendie (couvercle du boîtier de direction fissuré), rappel.
- Train AV : bruyant (silentblocs, changement).
- Pare-brise : risque de se décoller ou de se fissurer (mauvais ajustage en usine).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Antidérapage DSC : risque de fonctionnement inopiné (capteur d'accélération).
- Système de contrôle de pression des pneus : dysfonctionnements possibles.
- Ordinateur de bord : problème d'afficheur (rappel).

RAPPELS

- Ordinateur entre avril et octobre 2003 (3-04).
- Direction active (11-04).
- Gestion électron. (4-05).
- M5 (1-06).
- Turbo 530d (6-06)

PEUGEOT 607 — Avant 2002 10/20 — Après 14/20

NEUF à partir de : 31 500 €
(2.2e 16v Executive/Sport)
OCCASION à partir de : 10 100 €
(2.2e 16v Pack de 2000)

HISTORIQUE

Lancement : **5-00.** 2.2 HDi auto. : **7-00.** ESP en série : **1-02.** Boîte 6 sur 2.2 HDi : **7-03.** Restylage, V6 HDi : **12-04.** 2.2 HDi 170 : **6-06.**

La 607 a connu des débuts difficiles et peine maintenant à rattrapper son retard. Son plus gros point faible reste l'électronique embarquée.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteur 2.2 : à-coups (gestion d'injection).
- V6 3.0 : bobines grillées.
- Tous moteurs Diesel sauf V6 : démarrage difficile lié au vieillissement prématuré du boîtier de préchauffage.
- 2.2 HDi 136 : faiblesse du galet tendeur de la chaîne de distribution avec risque de casse moteur, avant avril 2001. Injecteurs fermant mal ou défaut d'usinage de l'arbre à cames (1ers modèles). Problèmes de calculateur ou de pompe à gazole.
- V6 HDi : ralenti instable (calculateur à reprogrammer, rappel).
- Échappement : vibrations et détérioration du catalyseur.
- Multiplexage : nombreuses pannes (ESP, GPS, régulateur de vitesse…).
- Problème de pompe de gavage (rappel).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Freinage : rares problèmes d'amplificateur d'urgence. Allumage intempestif du témoin d'usure des plaquettes (défaillance d'un connecteur, rappel).
- Trains roulants : défaut possible de soudure à l'AR (rappel). Train AV parfois bruyant, surtout sur V6. Infiltration d'eau dans les moyeux (V6 HDi, rappel).
- Batterie : risque de court-circuit, voire d'incendie (câble de batterie frottant contre circuit de climatisation, rappel).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Contrôle de pression des pneus : capteur défaillant.
- Vitres AV : déchaussage possible (casse d'une patte de maintien).
- Climatisation : gestion parfois à reprogrammer.

RAPPELS

- Batterie entre 5-00 et 10-02 (1-04).
- Triangles de suspension AR (3-04).
- Pompe de gavage entre 4-02 et 2-03 (5-04).
- Moyeu et gestion moteur V6 HDi (11-05).
- Témoin plaquettes (1-06)
- Boîtier préchauffage (3-06)

RENAULT VEL SATIS

Avant 2003 10/20

Après 2003 13/20

NEUF à partir de : 32800 €
(2.0 T Expression)
OCCASION à partir de : 14400 €
(2.0 T Expression de 2002)

HISTORIQUE

Lancement : **1-02.** Nouvel ESP : **9-02.** Retouches, 2.2 dCi "FAP", 2.0 T 170 : **4-05.** 2.0 dCi 175 : **9-06.**

Le niveau de fiabilité du Vel Satis est loin d'être en rapport avec son standing. Les pannes, même si elles sont sans gravité, sont nombreuses, surtout au niveau de l'électronique.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs essence : reprogrammation ou remplacement des calculateurs.

• V6 3.5 : démarrage parfois impossible (capteur d'arbre à cames).

• Moteurs Diesel : problèmes de refroidissement. Des remplacements de turbo.

• 2.2 dCi : claquements à l'arrêt du moteur. Démarrage difficile, à-coups, calages (connectique du capteur de point mort haut).

• Boîte de vitesses : rapports durs, bruits sur boîte 6 rapports (commande). Reprogrammation calculateur sur BVA. Des changements de boîte.

• Echappement : fissuration possible du pot d'oxydation.

• Multiplexage : nombreux dysfonctionnements.

• Batterie : risque de décharge totale.

• Direction : pompe d'assistance parfois remplacée.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Train avant : vibrations dans le volant entre 90 et 110 km/h. Vibrations dans le plancher (équilibrage). Des remplacements de ressorts d'amortisseurs et de silentblocs moteur. Claquement des rotules de suspension (soufflets de protection très fragiles sur les modèles construits entre janvier et juin 2002, rappel).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• ESP et ABS : des dysfonctionnements possibles (étanchéité boîtier de gestion).

• Nombreux dysfonctionnements, dont certains liés au multiplexage : frein de parking automatique, carte mains libres, phares et essuie-glaces automatiques, contrôle de pression des pneus, GPS, climatisation…

• Airbags : défaillance du contacteur côté passager ou du voyant d'alerte.

RAPPELS

• Gestion électronique des accessoires (4-03). • Rotules de suspension (2-06). ●

JAGUAR S-TYPE

14/20

NEUF à partir de : 42450 €
(3.0 Classic)
OCCASION à partir de : 13100 €
(3.0 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **4-99.** Restylage et 2.5 : **2-02.** Version R : **3-02.** Restylage, V6 Diesel : **4-04.**

L'ancée en 1999, cette Jaguar semble bien supporter le poids des ans. La plupart des pannes répertoriées sont d'origine électronique et très rarement graves. Rien à déplorer côté moteur. Le bémol proviendrait plutôt de l'habitacle pas toujours exempt de reproches, surtout sur les modèles les plus anciens.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• 3.0 : défaillances des bobines d'allumage (remplacement pris en charge par le réseau).

• 4.0 : panne du thermostat du radiateur de refroidissement (sur les modèles produits jusqu'en juin 2002).

• Boîte automatique : légers à-coups au passage des vitesses sur les voitures produites avant décembre 2000. Quelques cas de départ en arrière en D si la boîte est en mode "secours" (rappel). Fuite d'huile possible au niveau du joint de sortie.

• Direction : fuite de liquide au niveau d'un flexible du circuit d'assistance.

• Freins : usure rapide des plaquettes sur les modèles fabriqués avant septembre 2004. Manque d'efficacité du frein à main (mauvais réglage du câble). Moteur du frein de parking électrique fragile.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Train AV : claquements sur route bosselée (mauvais serrage des rotules de suspension, rappel).

• Train AR : usure rapide des roulements (mauvaise lubrification).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Fermeture centralisée : fonctionnement aléatoire sur les voitures construites avant février 2002.

• Climatisation : défaillance de la régulation (boîtier de gestion à reprogrammer).

• Ceintures de sécurité : boucles récalcitrantes (sur les modèles fabriqués avant septembre 2000, rappel).

RAPPELS

• Ceintures de sécurité (10-00)
• Suspension (3-02). • Boîte automatique (5-04). ●

Rêver ou conduire, il n'y a plus à choisir.

driven

LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE PLAISIR

Chez votre marchand de journaux

3,90 €

Direct Assurance

RENAULT ESPACE 14/20

NEUF à partir de : 29 400 €
(2.0 16v Authentique)
OCCASION à partir de : 14 100 €
(2.0 16v Authentique de 2002)

HISTORIQUE

Lancement : **9-02.** 3.5 V6 : **1-03.** 2.0 Turbo bva et 2.2 dCi : **4-03.** Restylage et 2.0 dCi 175 : **5-06.**

Les pannes sont nombreuses sur cette dernière génération d'Espace. Mais le grand monospace de Renault s'en sort mieux que la Vel Satis et la Laguna, avec une fréquence des avaries moins élevée que sur ces deux modèles.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur 3.5 V6 essence : à-coups moteur (rappel).

• 2.2 dCi : à-coups, arrêt ou problèmes de démarrage (problème de capteur de point mort haut). Rares casses moteur (rupture soudaine d'un tuyau de lubrification). Risque de grippage de la vanne EGR et de détérioration du turbo, en particulier sur les voitures peu sollicitées.

• V6 3.0 dCi : à-coups (gestion à reprogrammer). Quelques problèmes d'injecteurs.

• Frein à main automatique : panne possible (gestion électronique défaillante, rappel).

• Boîte 6 vitesses : rapports parfois durs par temps froid. Des commandes d'embrayage qui grincent.

• Boîte 1.9 dCi : vibrations et bruits anormaux (défaut de lubrification sur les modèles produits de novembre 2003 à janvier 2004, rappel).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Train avant : des claquements (train avant desserré, revu en atelier, sur demande uniquement). Usure parfois rapide des pneus, surtout sur V6.

• Hayon : fermeture difficile (joint mal positionné).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• ESP : rares problèmes de gestion ou de connexion.

• Contrôle de pression des pneus (gestion à reprogrammer).

• Témoin d'alerte de ceinture non attachée : déclenchement intempestif.

• Pannes (fermeture centralisée, sièges électriques, ordinateur, jauge, voyant d'airbag...).

RAPPELS

• Frein à main électrique (mi-2003). • V6 3.5 (fin 2003). • Boîte 1.9 dCi (juillet 2005) ●

PEUGEOT 807, CITROËN C8, FIAT ULYSSE & LANCIA PHEDRA 13/20

NEUF à partir de : 28 100 €
(2.0 16v Confort)
OCCASION à partir de : 14 100 €
(2.0 16v SR de 2002)

HISTORIQUE

Lancement : **6-02.** Boîte 6 vitesses sur 2.2 HDi : **7-03.** HDi 120 : **5-06.**

Le quatuor Peugeot 807, Citroën C8, Fiat Ulysse et Lancia Phedra bat le record du nombre de rappels. Constamment remis à niveau, ces monospaces évitent cependant les pannes les plus graves.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs 2.0 et 2.2 : à-coups possibles (papillon des gaz motorisé).

• 2.2 HDi : des casses de turbo.

• Boîte de vitesses : rapports bloqués (commande).

• Portières AR coulissantes électriques : risque d'ouverture inopinée en marche (électronique, rappel).

• Airbags frontaux : défaut d'étanchéité du module de gestion (rappel).

• Freins : perte possible de l'assistance (infiltration d'eau dans le boîtier de gestion sur les modèles fabriqués entre mai 2001 et novembre 2004, campagne de rappel)

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Trains roulants : claquements en manœuvre (roulement de roue avant droite à remplacer). Usure asymétrique des pneus.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Climatisation : problème de régulation ou de ventilateur (rappel). Défaut d'étanchéité de la conduite d'évacuation de la condensation (rappel).

• Habitacle : "rossignols".

• Sièges AR bloqués (câble).

• Régulateur de vitesse (contacteur).

• Lève-vitres : pannes.

• Insonorisation : risque de décrochage du carter de soubassement (rappel).

RAPPELS

• Freins (V6,9-03 et 5-06). • Portières AR (9-03). • Airbags frontaux (9-03). • Climatisation (12-04 et 9-05). • Insonorisation (9-05) ●

RENAULT SCÉNIC 2 — 13/20

NEUF à partir de : 18750 € (1.4 16v)
OCCASION à partir de : 10400 € (1.4 16v Authentique de 2003)

HISTORIQUE

Lancement : **6-03.** 1.5 dCi 100 : **12-03.** Grand Scénic : **3-04.** 2.0 Turbo : **6-04.** 2.0 dCi 150 : **5-06.**

Le Scénic 2 s'avère nettement plus fiable que son prédécesseur. Il profite du soin apporté aux autres modèles de la marque, notamment de la Mégane dont ce Scénic dérive. Néanmoins, quelques soucis persistent, en particulier au niveau de l'électronique, comme souvent chez Renault.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- 1.5 dCi : rares casses de pompe d'injection qui absorbe de la limaille métallique avec risque d'endommagement du circuit d'alimentation.
- 1.9 dCi : risque de grippage de la vanne EGR avec destruction possible du turbo (campagne de rappel).
- 2.0 dCi : quelques cas de turbo et de boîte cassés.
- Boîte de vitesses : rapports parfois durs (mauvais réglage des câbles), à-coups sur boîte automatique (gestion).
- Démarrage parfois impossible (verrouillage électrique du volant restant bloqué).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Freinage : pédale pouvant se rétracter inopinément (système de sécurité en cas de choc) rallongeant alors la course (rappel), plaquettes bruyantes.
- Trains roulants : mauvais réglage, avec usure prématurée et asymétrique des pneus (en particulier les Continental Premium Contact 17" dont la gomme est un peu trop tendre, rappel) avec remplacement parfois nécessaire du train arrière, non réglable.
- Echappement : relative fragilité du silencieux arrière sur 1.6 16v (soudure).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Fermeture centralisée : déverrouillage partiel (problème de serrures).
- Vitres : pouvant tomber à l'intérieur des portières et parfois se briser (fragilité d'une patte de maintien).
- Joints de pare-brise et de portières : mauvaises fixations, fragilité.
- Sièges : glissières parfois mal fixées (rappel).
- Commodo de clignotants parfois à remplacer.
- Radio-CD : pannes possibles.
- Problème de déverrouillage de la direction pouvant immobiliser le véhicule.

RAPPELS

- Glissières de sièges (9-03).
- Pneus Continental (3-04).
- Pédale de freins des modèles fabriqués de juin 2003 à janvier 2004 (5-04).
- Turbo 1.9 dCi (3-06) ●

CITROËN PICASSO — 13/20

NEUF à partir de : 18750 € (1.6i)
OCCASION à partir de : 6500 € (1.6i de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **12-99.** Finitions SX et Exclusive : **9-01.** 2.0 auto. : **1-03.** Restylage et 1.6 HDi : **2-04.**

Le Picasso a connu des débuts difficiles mais s'est heureusement bonifié avec le temps. Les moteurs 1.8 16v et 2.0 HDi sont les plus sensibles. Le multiplexage possède aussi son lot d'avaries.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteur 1.6 : légère surconsommation d'huile possible.
- 1.8 16v (et 1.6) : à-coups, perte de puissance, passage en mode "dégradé" (boîtier et tubulure d'injection remplacés).
- 2.0 HDi : fuite de gazole sur injecteurs et/ou grippage de la pompe de gavage, parfois à remplacer (rappel). Durit d'admission d'air défectueuse en 2002.
- 1.6 HDi : rares problèmes d'injecteurs ou de gestion.
- Radiateur : fuite possible.
- Ventilateur moteur : mauvaise fixation possible.
- Boîte de vitesses : commande parfois bruyante (1.6).
- Embrayage : patinage possible sur 2.0 HDi.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Direction : des remplacements de pompe d'assistance.
- Train avant : bruits (amortisseurs, biellettes de barre stabilisatrice). Un support moteur parfois fragile avant août 2002.
- Multiplexage : dysfonctionnements ABS, fermeture centralisée, phares, essuie-glaces, ordinateur… (étanchéité du boîtier de servitude intelligent BSi ou boîtier à réinitialiser).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Lève-vitres : problème de faisceau électrique, parfois à refaire.
- GPS : guidage parfois inopérant.
- Combiné d'instruments : peut s'éteindre ou devenir illisible (campagne de rappel).
- Jauge à carburant : informations erronées.
- Sièges avant : jeu possible, soudure pouvant lâcher.
- Airbag passager : risque de déploiement intempestif (campagne de rappel).
- Climatisation : problème de ventilation.
- Antivol de direction parfois inopérant.

RAPPELS

- Airbag passager (2000).
- Contacteur démarrage (fin 2003).
- Afficheur sur les modèles produits de novembre 2002 à mai 2003 (2-04).
- Pompe de gavage HDi (2001 et 4-02 à 2-03).
- Electronique 2.0 16v (fin 04) ●

Direct Assurance

RENAULT SCÉNIC 1

11/20 — dTi 06/20

OCCASION à partir de : 6500 €
(1.4 16v RTE de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **10-96.** Restylage : **7-99.** 1.9 dCi : **2-00.** RX4 et 2.0 16v : **5-00.** 1.8 16v : **7-00.** ESP : **7-01.**

Le Scénic première génération ne bénéficie pas d'un niveau de fiabilité très brillant. Les modèles antérieurs au restylage en 1999 sont à éviter. De même, pour les modèles équipés du 1.9 dTi souvent victimes de rupture de courroie d'accessoires et de casse moteur. L'autre bloc Diesel, le 1.9 dCi, n'est pas non plus sans reproche.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteur 1.6 : ralenti instable (problème de gestion d'injection). Surconsommation d'huile possible.
- 1.6 16v : risque de décalage de la courroie de distribution. Bobines d'allumage fragiles.
- 1.9 dTi : très nombreuses ruptures de la courroie d'accessoires avec risque de décalage de la courroie de distribution entraînant la casse du moteur (prise en charge partielle ou totale, même rétroactivement, voir Auto-Moto n° 90, juin 2002, rappel avec d'autres modèles Diesel).
- dTi et dCi : fuite de liquide de refroidissement avec risque de détérioration du joint de culasse (surchauffe).
- Embrayage : butée parfois bruyante, pédale et/ou rapports difficiles à engager.
- Echappement : vibrations avec fissuration et destruction du catalyseur (essence) ou du pot d'oxydation (Diesel).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Direction : quelques cas de remplacements de crémaillère.
- Freinage : rappel de certains modèles équipés de l'ESP pour fuite (sur les modèles fabriqués entre décembre 2000 et mars 2001, rappel).
- Train AR : mauvais montage en usine pouvant entraîner une usure rapide des pneus.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Essuie-glaces : panne de moteur, défaillances à l'AR.
- Rétroviseurs électriques : risque de court-circuit au niveau du moteur pouvant provoquer un incendie.

RAPPELS

- Diesel, dont 1.9 dTi (4-99).
- Freinage (11-01) ●

OPEL ZAFIRA

12/20 — DTi 06/20

OCCASION à partir de : 6100 €
(1.6 16v Comfort de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **3-99.** Di : **10-99.** DTi : **9-00.** OPC : **10-01.** 2.2 DTi : **2-02.** Retouches : **12-02.**

Le Zafira, premier du nom, a été progressivement fiabilisé. Mais le nombre de pannes reste élevé, surtout sur les modèles équipés de motorisation Diesel. Les casses pures et simples, souvent dues à une surconsommation d'huile, ne sont d'ailleurs pas rares. Les premières versions équipées de moteur DTi sont à éviter autant que possible.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteurs essence : perte de puissance, à-coups (vanne EGR, gestion). Courroie de distribution à surveiller. Panne de démarreur.
- Di et DTi : surconsommation d'huile possible (voir Auto-Moto n° 105 d'octobre 2003), casse moteur possible. Débitmètre s'encrassant facilement. Pompe d'injection fragile (moteur Di). Bougies de préchauffage défaillantes. Rares casses de chaîne de distribution.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Freinage : bruits, vibrations, usure des plaquettes (étriers AR grippés sur les modèles fabriqués de septembre 2001 à septembre 2002, rappel). Problème de câble de frein à main (campagne de rappel).
- Direction : assistance électrique sifflante. Des remplacements de moteur d'assistance ou de crémaillère dus à une fuite du circuit hydraulique.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Allumage inopiné des voyants d'alerte.
- Lève-vitres AR : défaillances à la remontée.
- Habitacle : "rossignols".

RAPPEL

- Freins AR (décembre 2002) ●

OPEL ZAFIRA

NOUVEAUTÉ

NEUF à partir de : 20000 €
(1.6 16v Enjoy)
OCCASION à partir de : 14700 €
(1.6 16v Enjoy)

Le nouveau Zafira semble bien plus fiable que son prédécesseur.

- Gestion moteur : capteurs sensibles à l'humidité sur les Diesel. A-coups et calages sur le bloc 1.8 essence.

RAPPELS

- 1.9 CDTi : Durit de radiateur (6-06) ●

VOLKSWAGEN TOURAN & GOLF PLUS

14/20

NEUF à partir de : 19 240 €
(1.6 Selection 5 places)
OCCASION à partir de : 13 800 €
(1.6 Confort 5 places de 2003)

HISTORIQUE

Lancement : **5-03.** 1.6 102 et TDi 105 : **10-03.** FSi, 2.0 TDi 140 et boîte DSG : **3-04.**

Partageant tous deux plateforme et organes mécaniques, le Touran et la Golf Plus profitent d'une fiabilité globalement meilleure que les autres modèles de la gamme Volkswagen. Les pannes mécaniques sont très rares. Mais un certain nombre de soucis d'origine électronique perdurent en dépit de quelques rappels.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur 1.6 FSi : allumage inopiné des voyants de gestion moteur, à-coups (injection à reprogrammer).

• 1.9 et 2.0 TDi : à-coups et vibrations (calculateur à reprogrammer). Fuite possible au niveau de la pompe à gazole (vis de couvercle défectueuse). Dégradation du volant moteur (surpression du circuit hydraulique d'embrayage sur 2.0 TDi, rappel).

• Ventilateur moteur : antiparasitage défaillant (rappel des 3 200 premiers modèles livrés en 2003).

• Electronique : dysfonctionnements des accessoires ou problèmes de démarrage (défaut du condensateur de déparasitage), rappel.

• Embrayage : usure parfois rapide du disque sur TDi.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Train avant : déréglage du parallélisme avec usure prématurée des pneus.

• Direction : faiblesse d'assistance en manœuvre (gestion électronique).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Climatisation : mauvaises odeurs liées à un problème de condensation.

• Hayon : fermeture difficile (habitacle trop étanche et serrure).

RAPPELS

• Ventilateur moteur (2003).
• Gestion électronique (2003).
• Déparasitage (été 2003).
• Volant moteur (novembre 2005) ●

FORD C-MAX

14/20

NEUF à partir de : 19 900 €
(1.6 Trend)
OCCASION à partir de : 11 400 €
(1.6 Ambiente de 2003)

HISTORIQUE

Lancement : **8-03.** 1.6 et 2.0 : **4-04.**

Les pannes graves sont rares mais le Ford C-Max nécessite néanmoins de passer régulièrement au garage, en raison notamment de soucis d'électronique et de mécanique sur les motorisations Diesel Ford-PSA.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs essence : à-coups, ralenti irrégulier (problème de papillon motorisé). Faiblesse de support moteur.

• 1.6 et 2.0 TDCi : à-coups, arrêt, passage en mode "dégradé", perte de puissance (calculateur à reprogrammer et/ou défaut de la vanne EGR). De rares casses de turbo (défaut de fabrication). Durit de retour de carburant défectueuses, rappel. Flexible d'échangeur de turbo pouvant se détacher, campagne de rappel.

• 1.8 TDCi : allumage du voyant moteur.

• Gestion électronique : informations erronées au tableau de bord : frein à main électrique, jauge à carburant (reprogrammation du combiné d'instruments).

• Boîte CVT : impossibilité d'utiliser le mode séquentiel et allumage du voyant d'alerte au tableau de bord, à-coups, calages et de rares casses (module de gestion en cause).

• Frein de parking automatique inopérant (rappel).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Freinage : plaquettes arrière bruyantes. Pédale parfois très dure après un démarrage à froid à cause d'une fuite du circuit de dépression.

• Hayon : ouverture difficile (remplacement du commutateur de commande).

• Béquet arrière : défaut de fixation.

• Infiltration d'eau dans l'habitacle et/ou le coffre.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Système radio-CD Sony : sensibilité insuffisante du tuner.

• Essuie-glaces automatique : dysfonctionnemments (mauvais positionnement du capteur de pluie). Infiltration d'eau dans le boîtier (campagne de rappel).

• Habitacle : nombreux "rossignols".

RAPPELS

• Support moteur (fin 2003).
• Gestion moteur (fin 2004).
• Frein à main des modèles produits entre juillet 2003 et juin 2004 (04). • Flexible d'échangeur (6-05). • Boîtier essuie-glace (3-06) ●

Direct Assurance

MERCEDES CLASSE A 13/20

OCCASION à partir de : 8100 €
(A 140 Classic de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **10-97/1-98.** CDi : **7-98.** Restylage, version Family : **3-01.** Nouvelle "A" : **8-04.** A 200 Turbo : **8-05.**

Fiabilité globalement bonne malgré des soucis de jeunesse et quelques ennuis sur le 170 CDi ainsi que sur les boîtes de vitesses. La nouvelle mouture de la Classe A semble encore mieux armée pour faire face aux anomalies.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur 170 CDi : surconsommation d'huile, à-coups, ralenti instable, fumée dense (injecteurs). Faiblesse du galet tendeur de courroie d'accessoires.

• Boîte de vitesses : rapports parfois durs. Gestion à reprogrammer sur boîte auto., des remplacements. Usure possible de l'embrayage piloté.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Freinage : des remplacements de maître-cylindre (rappel).

• Train arrière : bruits (ajout d'une cale). Des remplacements de bras longitudinaux et des silentblocs au-delà de 100 000 km. Biellettes (AV) et barre stabilisatrice bruyantes.

• Feux de recul : défaut du contacteur de boîte.

• Porte-vélo optionnel : fixation à vérifier/remplacer.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Pédalier parfois bruyant.

• Habitacle : "rossignols".

• Lève-vitres, essuie-glaces (rappel pour défaut de fabrication des bras), phares, éclairage intérieur, dégivrage : dysfonctionnements.

RAPPELS

• Remise à niveau des 1ers modèles 97. • Freinage entre septembre 2000 et janvier 2001 (3-01). • Essuie-glaces (4-05) ●

MERCEDES CLASSE A NOUVEAUTÉ

NEUF à partir de : 18600 €
(A 150 Classic 3 portes)
OCCASION à partir de : 10400 €
(A 150 Classic 3 portes de 2001)

La nouvelle Classe A semble bien née mais… pas très bien finie.

• Moteurs CDi : aléas de gestion (calculateur et/ou vanne EGR). Des à-coups à l'accélération : problème de volant moteur.

• Boîte de vitesses mécanique : soucis de synchros, difficultés pour enclencher la première.

• Electricité : problème de mise à la masse (rappel).

• Radio-CD : possibles dysfonctionnements, poste à remplacer.

• Fermeture centralisée : problème de verrouillage des portes AR (connectique défaillante).

• Témoin ESP : allumage inopiné.

• Climatisation : quelques problèmes de gestion.

RAPPELS

• Electricité (6-05) ●

FIAT MULTIPLA 14/20

NEUF à partir de : 18800 €
(1.6 16v Class)
OCCASION à partir de : 8050 €
(JTD 110 SX de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **1-99.** JTD 110 : **1-01.** Retouches : **5-02.** Restylage : **9-04.**

Remarquable fiabilité des blocs JTD, qui n'a cessé de s'améliorer au fil du temps. Cependant, quelques soucis de jeunesse ont affecté le monospace italien. Pas de quoi s'affoler, l'achat d'un Multipla ne présente pas de gros risques…

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur JTD 105 : fragilité de la poulie de vilebrequin à cause d'un joint pouvant se détériorer (partiellement pris en charge).

• Moteur JTD 115 : trous à l'accélération, irrégularité du ralenti (gestion à reprogrammer).

• Tous JTD : des caprices de la pompe d'injection avant mi-2001. Des casses de plaque protectrice du turbo dues à la rupture des fixations. Courroie d'accessoires bruyante. Des baisses de puissance sur les modèles à kilométrage élevé (encrassement du débitmètre).

• Ventilateur moteur : activation prolongée sur les premiers modèles.

• Embrayage : usure du disque et de son moyeu.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Biellette de barre stabilisatrice bruyante avant 100 000 km.

• Pneus : usure souvent prématurée et asymétrique à l'avant comme à l'arrrière : réglages des trains roulants à revoir.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Apparition de "rossignols" à cause des assemblages imparfaits et de la qualité médiocre des matériaux.

• Réglages de sièges, dégivrage : dysfonctionnements.

• Vitres arrière : tendance à s'entrouvrir toutes seules.

• Boutons de commande pouvant se fissurer.

• Voyant d'airbags : allumage intempestif.

RAPPELS

• Pas de rappel officiel mais des remises à niveau ou des réglages lors des passages en atelier ●

CITROËN BERLINGO 14/20 PEUGEOT PARTNER

NEUF à partir de : 13500 € (1.4i)
OCCASION à partir de : 5370 € (1.4i Multispace de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **9-96.** 2.0 HDi : **10-99.** 1.6 16v 110 ch : **12-00.** Restylage : **12-02.** Version X-TR : **6-03.**

Bonne fiabilité pour ce dérivé d'utilitaire et son clone Peugeot Partner, dont les organes sont largement éprouvés.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs 1.4 et 1.8 à essence : à-coups (gestion à reprogrammer).
• 1.9 D : relative fragilité de la courroie d'accessoires (problème de galet tendeur).
• 2.0 HDi : démarrage difficile, baisse de puissance, à-coups (pompe de gavage défaillante, à remplacer), rappel. Des cas de faiblesse de la poulie de vilebrequin.
• Boîtier de gestion moteur BSI pouvant causer des problèmes.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Freinage : freins avant bruyants, parfois aussi à l'arrière (tambours). Trop de puissance sur l'essieu arrière, avant 1999 (répartiteur), rappel.
• Train avant : claquements possibles à cause des problèmes de têtes d'amortisseurs ou de biellettes (installation de coupelles).
• Direction : rares casses de pompe d'assistance.
• Amortisseurs AV : des fuites possibles.
• Pneus : usure rapide avant 1997 (mauvais réglages des trains roulants).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Instrumentation, lève-vitres, comodo de clignotants, jauge à carburant : des dysfonctionnements.
• Verrouillage central : nombreuses pannes.
• Airbags : risque de non-déploiement en cas de choc (programmation, rappel).
• Habitacle : des "rossignols".

RAPPELS

• Freinage (début 1999). • Pompe 2.0 HDi entre avril et septembre 2002. • Fusible 2.0 HDi (début 2004) ●

RENAULT KANGOO 12/20

NEUF à partir de : 13100 € (1.2 16v Authentique)
OCCASION à partir de : 4690 € (1.2i 16v Expression de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **10-97.** dTi 80 : **12-99.** dCi 65 et version 4x4 : **12-01.** dCi 80 : **9-02.** Restylage : **3-03.**

Une bonne fiabilité globale, mais les moteurs Diesel ont montré un nombre important de problèmes, parfois graves. Néanmoins, la fiabilité progresse avec les millesimes.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteurs essence : à-coups (alimentation, joints, boîtier papillon, faisceau, bobines d'allumage). Démarrage difficile : capteur de point mort haut.
• Moteur 1.9 d : régime instable (capteur position d'accélérateur). Fumée, perte de puissance (calage de la pompe d'injection).
• Moteur 1.9 dTi : Durit de turbo pouvant se décrocher. Supports moteur parfois bruyants (aussi sur dCi).
• Moteur 1.5 dCi : des casses de pompe d'injection Delphi (comme Clio) qui polluent tout le système d'injection. Courroie d'accessoires distendue sur les versions sans climatisation (campagne de rappel).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Freinage : perte d'assistance possible sur 1.9 D (rappel). Fragilité possible des tambours arrière.
• Train avant : grincements des trains roulants.
• Hayon : faiblesse des vérins.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Jauge à carburant : précision hasardeuse.
• Airbags : allumage inopiné du voyant d'alerte au tableau de bord, un rappel.

RAPPELS

• Airbags entre décembre 1998 et mai 2000. • Freins 1.9 D (4-99). • Courroie 1.5 dCi entre juin 2001 et juin 2002 ●

Direct Assurance

SEAT ALTEA 15/20

NEUF à partir de : 17970 €
(1.6i 16v Référence)
OCCASION à partir de : 12900 €
(1.6i 16v Référence de 2004)

HISTORIQUE

Lancement : **6-04.** Version FR 170 ch : **4-06.**

Cousin des VW Golf et Touran, l'Altea jouit d'une fiabilité similaire, voire améliorée. Les principales anomalies viennent de l'équipement et de la finition perfectible. Dommage que les coûts d'entretien grimpent.

FIABILITÉ

➡ **MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :**

• Moteur 1.9 TDi 105 : risque de fuite sur pompe d'injection (vis de couvercle défectueuse), campagne de rappel.

• Boîte de vitesses robotisée DSG : des dysfonctionnements, risque de calage du moteur (gestion).

➡ **CHÂSSIS/CARROSSERIE :**

• Portières : bruits d'air importants (mauvais réglage des portières, joints, fixation du hayon), partiellement amélioré en concessions.

➡ **FINITION/ÉQUIPEMENT :**

• Airbags : allumage intempestif du voyant d'airbags nécessitant, contacteur à remplacer.

• Essuie-glaces : manque d'efficacité. Quelques problèmes moteur.

• Commodo de phares : de trop nombreux remplacements à effectuer.

• Tapis de sol : mauvaise qualité, usure rapide.

• Radio, ordinateur de bord : nombreux remplacements (sous garantie).

RAPPELS

• Pompe d'injection 1.9 TDi entre mars et août 2004. ●

OPEL MERIVA 14/20

NEUF à partir de : 14000 €
(1.4 Essentia)
OCCASION à partir de : 8370 €
(1.6 Essentia de 2003)

HISTORIQUE

Lancement A REVOIR : **5-03.**
1.4 Twinport Ecotec : **9-04.**

Peu de pannes graves pour ce petit monospace. Seul le 1.4 essence a souffert de sa fiabilité. Pour le reste, les rares défaillances, jamais graves, sont prises en charge par le réseau Opel.

FIABILITÉ

➡ **MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :**

• Moteur 1.4 : distribution par chaîne distentue, risque de casse (rappel).

• Moteur 1.6 : à-coups possibles ou passage en mode "dégradé" (gestion à reprogrammer ou défaut de vanne EGR). Module d'allumage défectueux.

• 1.3 CDTi : pertes d'huile au niveau du volant moteur (revues en concession).

• 1.7 CDTi : défaillances d'injecteurs (grippage) ou de la pompe d'injection, remplacés sous garantie.

• Boîte de vitesses robotisée Easytronic : défaillances de gestion sur les premiers modèles.

➡ **CHÂSSIS/CARROSSERIE :**

• Train AV : bruits (défaut des bras de suspension, remplacés sous garantie).

• Freinage : plaquettes AR parfois bruyantes, rares disques voilés (déformation des moyeux, trop serrés).

➡ **FINITION/ÉQUIPEMENT :**

• Essuie-glaces souvent trop bruyants.

• Habitacle : nombreux bruits de mobilier sur routes déformées.

RAPPELS

• Distribution sur le moteur essence 1.4. ●

FIAT IDEA 13/20

NEUF à partir de : 12800 €
(1.4 8v Team)
OCCASION à partir de : 7400 €
(1.2 Active de 2004)

HISTORIQUE

Lancement : **1-04.** Restylage et 1.3 JTD 90 ch : **10-05.**

Sa qualité de fabrication ne fera pas date mais sa fiabilité figure plutôt dans la bonne moyenne malgré un nombre certain de problèmes liés au jeune 1.3 JTD, et des anomalies engendrées par le châssis et l'équipement.

FIABILITÉ

➡ **MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :**

• Moteur 1.3 JTD : rares à-coups (gestion à reprogrammer). Quelques injecteurs grippés, trop sensibles à l'eau dans le carburant (sur les premiers modèles). Entrée d'eau dans les cylindres : modification du boîtier de filtre à air (étanchéité).

• Moteurs 1.2 et 1.4 : ralenti instable, à-coups (gestion, module à remplacer).

➡ **CHÂSSIS/CARROSSERIE :**

• Direction : claquements possibles en braquage (des remplacements de colonne de direction).

• Trains roulants : claquements à l'arrière (échappement mal positionné ou câble de frein à main mal fixé). Des cas de déréglage du parallélisme avec usure asymétrique des pneus.

➡ **FINITION/ÉQUIPEMENT :**

• Régulateur de vitesse : des dysfonctionnements liés à l'injection moteur.

• Ceintures de sécurité AR : faiblesse des étriers d'ancrage (campagne de rappel).

• Voyant d'airbags : allumage inopiné (problème de connexion).

RAPPELS

• Ceintures de sécurité AR entre mars et mai 2004 (fin 04) ●

TOYOTA COROLLA VERSO 17/20

NEUF à partir de : 19 950 €
(110 Linea Terra)
OCCASION à partir de : 9 300 €
(ANCIEN 1.6 Linea Terra de 2002)

HISTORIQUE

Lancement avec versions 5 et 7 places : **6-04.** 2.2 D-4D 136 et 177 ch : **11-05.**

Plus onéreux que son prédécesseur, le nouveau Corolla Verso de chez Toyota progresse à tous les niveaux. Fabriqué au Japon, sa fiabilité s'avère au moins aussi bonne que celle de sa sœur berline. Les pièces d'usure montrent une belle endurance et bénéficient, pour certaines d'entre elles, de la garantie trois ans. De plus, leurs tarifs restent acceptables.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- 2.0 D-4D : problèmes possibles au niveau de la pompe d'injection. Rares cas d'usure du volant moteur.
- Boîte de vitesses mécanique : rapports difficiles à enclencher sur certains modèles.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Freins : vibrations possibles lors du freinage à cause d'une série d'étriers défectueux (à remplacer).
- Pneus : usure parfois prématurée, surtout sur le train avant.
- Direction parfois bruyante, nécessitant le remplacement de la colonne.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Fermeture centralisée : télécommande parfois inopérante.
- Lève-vitres : rares dysfonctionnements (programmation) résolus en concessions.
- Vitres : grincements lors des diverses manipulations.
- Réservoir : des cas d'informations erronées de la jauge à carburant.
- Des grésillements venant du mobilier apparaissent sur certains modèles.

RAPPELS

- Pas de rappel officiel à ce jour. ●

CHRYSLER VOYAGER 14/20

NEUF à partir de : 26 900 €
(2.4 SE)
OCCASION à partir de : 10 100 €
(2.4 SE de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **3-01.** Retouches et 2.8 CRD : **4-04.** Sièges AR escamotables : **11-04.**

Oubliées, les multiples casses de boîte de vitesses et de moteur des générations précédentes. Avec le temps, le Voyager se bonifie pour devenir enfin fiable.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteur 2.5 CRD : à-coups, manque de puissance (turbo mal adapté, nouveau turbo adopté depuis 2002). Allumage du voyant moteur (défaut de régulateur de pression).
- Boîte de vitesses : rapports accrocheurs (surtout pour les 2e et 4e vitesses).
- Embrayage : commande pouvant se gripper sur les modèles avant 2002, à remplacer.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Freinage : dysfonctionnements possibles de l'ABS et allumage inopiné du voyant au tableau de bord (capteurs arrière défectueux).
- Direction du V6 : risque de perte d'assistance (fragilité des conduites d'huile, à remplacer), rappel. Défaut sur la colonne : à-coups.
- Rotule de direction : des cas d'usure rapide.
- Amortisseurs : fuites sur les modèles de 2001.
- Portes coulissantes électriques : des dysfonctionnements lorsque le véhicule est garé en pente.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Climatisation : problèmes de gestion ou de compresseur.
- Habitacle : apparition de bruits de mobilier.
- Airbags : risque de non-déclenchement en cas de choc (campagne de rappel).

RAPPELS

- Direction V6 entre 10-01 et 8-03 ● Airbags (10-04). ●

HYUNDAI MATRIX 14/20

NEUF à partir de : 16 540 €
(1.6 16v Pack Confort)
OCCASION à partir de : 6 500 €
(1.6 GLS de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **1-04.** 1.5 CRDi 110 ch : **11-05.**

Méconnu, ce petit modèle coréen mérite mieux que l'anonymat. Sa fiabilité est plus que correcte et son nouveau bloc CRDi à 4 cylindres n'a pas encore souffert d'anomalies.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteur 1.6 : rares cas d'allumage inopiné du voyant "anomalie moteur" au tableau de bord.
- Moteur 1.5 CRDi (3-cylindres) : démarrage impossible (défaut de la pompe de gavage et brides des injecteurs). A-coups, calages (filtre à gasoil), vibrations (injecteurs à remplacer). Cas de fuites de carburant liées à la pompe haute-pression et à des Durit détériorées.
- Embrayage sur CRDi (3-cylindres) : patinage excessif.
- Réservoir à carburant sur CRDi : son revêtement anti-corrosion peut s'effriter et engendrer des problèmes d'injection. Remède : remplacement du réservoir et du système d'injection.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Trains roulants : nombreux cas de véhicules qui "tirent" à droite.
- Pneus : usure parfois rapide et asymétriques sur le train avant.
- Echappement : des faiblesses au niveau du pot d'oxydation.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Habitacle : apparition de bruits parasites (qualité des assemblages perfectible).

RAPPELS

- Injecteurs du 1.5 CRDi à 3-cylindres (10-05). ●

Direct Assurance

TOYOTA RAV-4

Diesel 14/20 — Essence 16/20

NEUF à partir de : 27 450 €
(Nouveau 152 VVT-i)
OCCASION à partir de : 10 700 €
(VX 3 portes de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **8-00.** D-4D : **8-01.** Restylage : **10-03.** Nouveau RAV-4 : **4-06.**

En léger retrait par rapport à d'autres modèles de la marque, le Toyota RAV-4 conserve néanmoins une très bonne fiabilité d'ensemble. Un peu légère en finition, cette génération a rencontré des problèmes sur ses premiers blocs Diesel D-4D.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteur 2.0 VVT-i : des à-coups possibles (les bobines d'allumage sont à remplacer).
- 2.0 D-4D : de rares cas de perte de puissance (injecteurs et valves de pompe d'injection) et de casses de turbo, d'usure du ressort d'amortisseur de volant moteur.
- Distribution D-4D : quelques bruits de courroie : le galet tendeur est en cause.
- Embrayage : usure parfois prématurée du disque sur les modèles D-4D construits avant 2004.
- Transmission : à-coups, sifflements.
- Echappement : fragilité de quelques catalyseurs.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Freinage : claquements à l'arrière, à basse vitesse. Faible longévité des plaquettes.
- Direction : parfois bruyante (poulie de pompe).
- Vitres avant : des claquements dans la portière, restent parfois semi-ouvertes.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Tachymètre : vitesse parfois erronée.
- Climatisation : des dysfonctionnements.
- Habitacle : vieillissement assez rapide de certains plastiques et tissus. Couinements, en particulier dans les sièges.

RAPPELS

- Pas de rappel officiel mais quelques remises à niveau dans le réseau ●

NISSAN X-TRAIL

13/20

NEUF à partir de : 22 900 €
(4x2 2.0 Sport)
OCCASION à partir de : 11 750 €
(2.0 Sport de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **8-01.** Moteur 2.5 : **12-02.** Restylage et 2.2 dCi : **11-03.**

Fiabilité correcte, sans plus, moyenne sur le 2.2 VDi. Les rappels sont courants.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteur 2.0 : à-coups, difficultés de démarrage (capteurs de vilebrequin, rappel). Des pompes d'injection également remplacées.
- 2.2 VDi : tendeur hydraulique de chaîne de distribution (rappel). Turbo vulnérable, sensible à l'encrassement. A-coups, fumées noires : calculateur d'injection.
- 2.2 dCi : Manque de puissance, à-coups : turbo ou, plus souvent, gestion moteur. Des remplacements de pompe HP (campagne de rappel).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Boîte de vitesses : rapports devenant durs (tringlerie).
- Pneus : usure parfois asymétrique.
- Pare-brise : par grand froid, apparition possible de givre à l'intérieur.
- Conduite de carburant pouvant se corroder (rappel).

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Des dysfonctionnements (climatisation, fermeture centralisée, radio…).
- Pédalier : vibrations (Diesel).
- Apparition de "rossignols".

RAPPELS

- Capteur d'arbre à cames (10-03). • Distribution 2.2 VDi (3-05). • Sonde lambda (essence) et gestion (11-05).
- Conduite carburant (2-06) ●

BMW X5 16/20

NEUF à partir de : 52050 €
(3.0i A)
OCCASION à partir de : 21340 €
(3.0i de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **4-00.** 3.0d : **10-01.** V8 4.6 : **4-02.** Retouches, X-Drive et nouveau 3.0d : **11-03.** 4.8is : **6-04.**

Des pannes diverses, mais très rares, affectent le X5, qui jouit d'une très bonne fiabilité. Une référence.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur 3.0d : pompe d'injection Bosch risquant de fondre de l'intérieur, entre novembre 2004 et janvier 2005, rares incidents de turbo.

• V8 : risque d'arrêt soudain du moteur à cause d'un composant électrique, avec baisse d'assistance de direction et de freinage (campagne de rappel).

• Freinage : jeu dans la pédale avec rare risque de désolidarisation de la pédale (défaut de fixation, rappel et installation d'une goupille). Risque de fuite venant du positionnement d'une Durit pouvant frotter contre la jambe de suspension (campagne de rappel).

• Connectique/électronique : fixations défectueuses de fiches avec risque de non-fonctionnement de certains équipements comme les airbags.

➡ CHÂSSIS/ CARROSSERIE :

• Train avant : jeu possible.

• Direction : colonne à resserrer (campagne de rappel).

• Boîte de vitesses automatique : dysfonctionnements, blocages. Verrouillage en position "P" inopérant : rappel.

• Boîte de transfert : de rares remplacements.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Climatisation : rares défauts de l'un des composants du ventilateur, avant 2002.

• Electricité : quelques défaillances d'éclairage des feux arrière et des plaques (platines porte-lampes).

RAPPELS

• Pédale de freins (8-02). • Durit de freins (2-03). • Moteurs V8 (7-04). • Boîte automatique (2-06) ●

MERCEDES ML 14/20

OCCASION à partir de : 13900 €
(ML 230 de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **3-98.** Restylage, 500 et 400 CDi : **9-01.** 350 : **1-03.** Nouveau ML : **7-05.**

Fiabilité plutôt correcte malgré certains modèles accumulant les déboires. Le nouveau ML, âgé d'un peu plus d'un an, semble bien plus rigoureux.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur 270 CDi : pompe d'injection (idem sur BMW X5) et injecteurs défaillants. Fréquentes casses de turbo (également sur 400 CDi).

• Moteur 400 CDi : pertes de puissance, chaîne de distribution bruyante.

• Boîte 6 vitesses : bruits, 1re qui saute, des remplacements.

• Boîte auto. : gestion défaillante, problèmes de convertisseur, fuites. Cas de blocage.

• Collecteur d'échappement : des faiblesses sur le 230.

• Démarrage parfois impossible : soucis électroniques.

MERCEDES ML NOUVEAUTÉ

NEUF à partir de : 49800 €
(ML 280 CDi)
OCCASION à partir de : 39900 €
(ML 350)

Pas de gros problèmes, mais déjà un rappel concernant la transmission.
• Transmission : boîte auto. 7G-tronic pouvant donner des à-coups : remplacement d'un clip de pignon de boîte.
• Combiné d'instrumentation : des dysfonctionnements.

RAPPELS

• Boîte 7G-tronic (9-03) ●

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Direction : perte d'assistance, pompes remplacées (surtout 400 CDi). Risques de fuite, rappel.

• Freins : usure rapide des plaquettes et voilage éventuel des disques. Rares cas de grippage des étriers.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• ESP : défaut possible du capteur d'angle.

RAPPELS

• Direction entre 5-98 et 5-03 (9-03). • Alternateur (3-05) ●

VOLKSWAGEN TOUAREG 16/20

NEUF à partir de : 41 990 €
(R5 TDi)
OCCASION à partir de : 24 500 €
(3.2 V6 de 2003)

HISTORIQUE

Lancement : **12-02.** V8 : **1-03.** R5 TDi : **9-03.** V6 TDi et W12 : **1-05.**

Développé en commun avec le Porsche Cayenne, le Touareg s'en sort bien côté fiabilité. Reste que l'après-vente ne satisfait pas tous les clients.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur V6 : tendance à encrasser les bougies.

• Moteur R5 TDi : consommation d'huile. Embrayage : à-coups.

• Moteur V10 TDI : perte de puissance avant 2004 : reprogrammation ou remplacement du calculateur. Quelques grippages de l'axe du turbo.

• Boîte de transfert et différentiels parfois fragiles.

• Démarreur : dysfonctionnements dûs au contacteur défaillant.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Goulotte du réservoir : mise à la masse (rappel).

• Pneus : usure rapide.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

• Couvercles de rangements fragiles.

• Boucles de ceintures de sécurité AR : nombreux remplacements en garantie (rappel).

• Contrôle de pression des pneus : frottement d'un câble et éventuel court-circuit (campagne de rappel).

• Soudures des armatures du siège conducteur revues en concessions sur les premières versions (rappel).

RAPPELS

• Contrôle de pression des pneus, siège conducteur, goulotte du réservoir (12-03).

• Ceintures de sécurité arrière (6-04) ●

HYUNDAI SANTA-FE 15/20

NEUF à partir de : 29 990 €
(Nouveau 2.2 CRDi
2WD Pack Confort)
OCCASION à partir de : 8 200 €
(2.0 16s 2WD Confort de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **3-01.** CRDi 125 ch : **4-03.** Nouveau : **4-06.**

Il compte parmi les 4x4 les plus accessibles, et ce n'est pas au détriment de la fiabilité. Son bilan s'avère flatteur, ses moteurs semblent "increvables", particulièrement le 2.0 CRDi qui ne connait quasiment aucun souci. Endurant, avec un rapport prix/prestations très compétitif, il ne souffre que de sa qualité de fabrication perfectible et de rares défaillances électroniques.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

• Moteur V6 2.7 : risque d'augmentation des émissions polluantes et/ou de démarrage impossible (problèmes de capteur interne de volant moteur, à remplacer sous garantie), rappel.

• Moteur CRDi : des cas de suintement d'huile, sans gravité.

• Boîte de vitesses automatique : risque de fuite d'huile (corrosion de conduits d'huile internes).

• Boîte de vitesses manuelle : marche arrière difficile à enclencher. Importantes vibrations dans le levier.

• Embrayage : usure prématurée du disque, notamment en usage tout-terrain, où l'absence de rapports courts sollicite énormément l'embrayage sur le premier rapport, nécessitant son remplacement (surtout pour les modèles produits avant 2004). On note aussi une usure rapide du volant bi-masse sur le moteur V6.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

• Trains roulants : usure possible des silentblocs de barre stabilisatrice. Bas de caisse et triangles AV/AR fortement exposés en usage tout-terrain.

• Serrures de portes : mauvaise fixation pouvant engendrer des bruits parasites.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

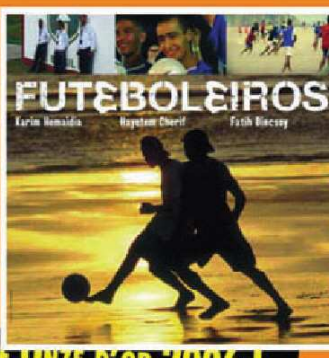
• Chauffage 2.0 CRDi : dysfonctionnement possible (problème de faisceau électrique alimentant le réchauffeur de liquide de refroidissement), rappel.

• Habitacle : grésillements venant de la planche de bord. Les plastiques, durs, prennent du jeu en vieillissant.

RAPPELS

• V6 2.7 entre mai 2000 et juin 2001 (5-03). • Chauffage 2.0 CRDi (01-05) ●

CADEAU :
le DVD des futeboleiros!
avec des interviews exclusives
et des spots de la saga Joga Bonito



25.000 EUROS DE CADEAUX À GAGNER EN ÉLISANT LE ONZE D'OR 2006 !
2,90€ seulement
onze
onze mondial
ISSN : 0995-4821
RIBÉRY
MALOUDA
Duo de choc avec les Bleus
Ennemis intimes en Ligue 1
ECOSSE-FRANCE
gare au piège !
REAL-BARÇA
le clasico à la loupe
JUVENTUS
Serie B, le mauvais film
OCTOBRE 2006
France métropolitaine € 2.90
DOM € 3.50 / BEL € 2.90 / CH 5.00 FS / A € 3.30
CDN $ 4.50 / D € 3.90 / ESP € 2.90 / GB 3.00 £
GRE € 2.90 / ITA € 3.50 / LUX € 2.90 / MAY € 3.50
PORT cont € 2.90 / TOM 700 F.CFP / USA $ 5.50

EN VENTE JUSQU'AU 31 OCTOBRE

HONDA CR-V 17/20

NEUF à partir de : 27 500 €
(2.2 CTDi LS)
OCCASION à partir de : 8 200 €
(2.0i S 147 ch de 2001)

HISTORIQUE

Lancement première génération : **5-97.** Modèle actuel : **4-02.** 2.2i-CTDi : **2-05.**

Excellente fiabilité pour cette deuxième génération de CR-V. Aucune défaillance mécanique ni électronique n'est à déplorer sur le moteur 2.0 essence. Même constat en ce qui concerne le très agréable 2.2i-CTDi, étrenné sous le capot de la berline Accord. Les seuls rares soucis proviennent principalement de la transmission et des trains roulants.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Transmission : rapports parfois très durs quand la boîte est très sollicitée, très chaude (usage urbain ou tout-terrain) avec risque de patinage et d'usure de l'embrayage.
- Différentiel AR : parfois bruyant (entrée d'eau dans le boîtier de différentiel par l'évent de mise à l'air), avant 2000.
- Neiman : défectueux remplacé entre 97 et 99 (rappel).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Trains roulants : triangles inférieurs arrière exposés en usage tout-terrain.
- Freins : usure rapide des plaquettes de frein avant.
- Pneus avant : usure assez rapide (surtout BF Goodrich), la transmission se faisant la plupart du temps via les roues avant.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Hayon : charnières latérales devenant bruyantes ou s'affaissant sous le poids du hayon qui supporte la roue de secours.
- Plastiques de la planche de bord sensibles aux rayures.
- Radio : réception aléatoire avant 2003.
- Rétroviseurs extérieurs : jeu et vibrations possibles.

RAPPELS

- Neiman entre 97 et 99.

TOYOTA LAND CRUISER 18/20

NEUF à partir de : 31 850 €
(165 D-4D GX 3 portes)
OCCASION à partir de : 19 300 €
(D4-D GX 3 portes de 2003)

HISTORIQUE

Lancement : **2-03.** 250 WT-i : **7-03.** Nouveau D-4D : **6-04.**

Plus qu'une simple référence, le Land Cruiser est probablement le plus fiable des gros 4x4. Il est largement à la hauteur de la réputation du constructeur nippon. Mieux encore, la plupart des pièces d'usure jouissent d'une bonne longévité et la qualité du service après-vente ne craint pas la critique.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteur V6 4.0 essence : rares fuites de carburant avec risque d'incendie (défaut d'amortisseur de pulsation d'alimentation en carburant, à remplacer), campagne de rappel.
- 3.0 D-4D : des injecteurs à remplacer en raison d'une sensibilité excessive à la présence d'eau (condensation) dans le réservoir. De très rares cas de culasses ou de joints de culasse abîmés en cas d'utilisation routière intensive.

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Ailes avant : risque d'endommagement en usage intensif sur piste.
- Train avant et transmission : à surveiller en usage tout-terrain intensif.
- Amortisseurs : usure parfois assez rapide.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- RAS.

RAPPELS

- Alimentation en carburant du V6 (9-04).

MITSUBISHI PAJERO 16/20

NEUF à partir de : 26 500 €
(2.5 Di-D 3 portes)
OCCASION à partir de : 16 200 €
(3.2 DI-D Classic court de 2001)

HISTORIQUE

Lancement : **4-00.** Restylage et 3.2 DI-D 160 ch : **3-03.**

Pas de mauvaises surprises avec le Mitsubishi Pajero, son excellente fiabilité ne méritant que des éloges. En revanche, les coûts d'entretien restent assez élevés et les points de vente restent encore trop rares.

FIABILITÉ

➡ MÉCANIQUE/ÉLECTRON. :

- Moteurs 3.2 Di-D : usure prématurée du volant moteur. Courroie de distribution à remplacer avant 100 000 km.
- Boîte de vitesses manuelle : des dysfonctionnements.
- Boîte de vitesses automatique du V6 essence : dysfonctionnements, voire casses (fuites sur radiateur, défaut du refroidisseur d'huile, rappel).

➡ CHÂSSIS/CARROSSERIE :

- Freinage : défaillance possible (sphère d'assistance de freinage, membrane poreuse), rappel.
- Train AV/direction : triangles, rotules de direction et silentblocs à surveiller en usage tout-terrain intensif.
- Pneus : usure assez rapide.

➡ FINITION/ÉQUIPEMENT :

- Climatisation : quelques dysfonctionnements.

RAPPELS

- Freinage (4-02). • Refroidisseur d'huile (10-03)

MERCI

TRAQUEUR

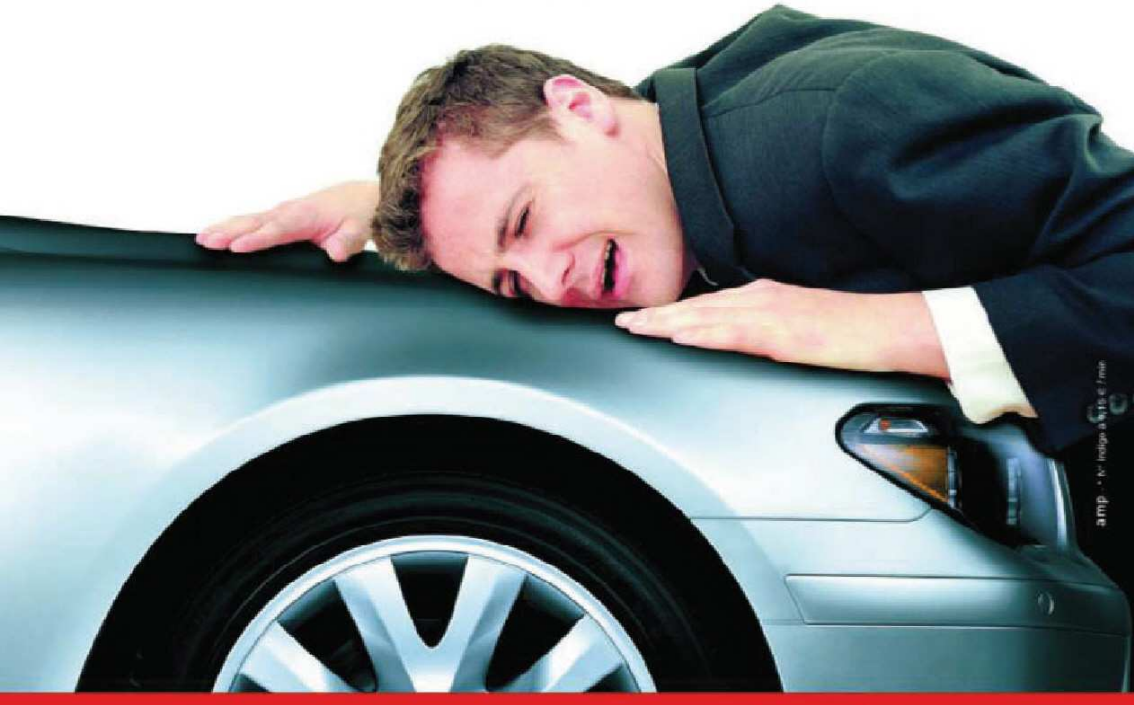
« Agressé au feu rouge, je me suis fait voler ma voiture. Dans la journée, les forces de l'ordre l'ont retrouvée et grâce à Traqueur Assistance, je n'ai pas paniqué. Merci ! »

Face au vol de sa voiture, Patrick est resté serein : comme 56.000 autres automobilistes, il est abonné à Traqueur. Il sait que les forces de l'ordre retrouvent 92%* des véhicules volés dans un délai moyen d'une demi-journée. Il sait aussi que Traqueur Assistance va mettre à sa disposition un taxi, une voiture de remplacement, un soutien psychologique en cas de car jacking ou de home jacking, etc...
Pour faire comme Patrick et opter pour la sérénité, faites équiper votre voiture dans l'un de nos 650 centres agréés.

Existe aussi en version 2 roues

Se faire voler sa voiture, ce n'est pas un choix. La retrouver, si !

* Résultats obtenus au 1er semestre 2006



EN PARTENARIAT AVEC LES FORCES DE L'ORDRE

Pour connaître la liste de nos centres ou pour tout renseignement 0825 872 783* ou www.traqueur.fr

ASSURANCE AUTO

Assistance 24h/24, avec ou sans votre voiture, en France ou à l'étranger

Prêt de Véhicule gratuit lors d'un sinistre

Tarif et souscription en ligne

30 % d'économie sur votre assurance précédente ?

Direct Assurance, votre bonne conduite vous rapporte immédiatement.

En rejoignant le numéro 1 de l'assurance auto en direct, vous réalisez non seulement des économies, mais vous bénéficiez également de garanties performantes et de services efficaces. Jugez plutôt !

- **Garantie Personnelle du Conducteur** jusqu'à 800 000 euros d'indemnisation, sans franchise, pour le conducteur blessé et responsable d'un accident.
- **Indemnisation à la Valeur d'Achat** de votre voiture neuve, pendant 12 mois.
- **Prêt de Véhicule gratuit et systématique** pendant la durée des réparations dans nos 1300 Garages Services. Si votre véhicule est en état de rouler, nous livrons **un véhicule de prêt gratuitement sur le lieu de votre choix** et nous repartons avec votre voiture à réparer.
- **Assistance 24h/24** avec ou sans votre voiture, en France comme à l'étranger.
- **Souscription Express** pour assurer rapidement votre nouvelle voiture. Paiement possible par carte bancaire.

La preuve !

	Formule Au Tiers		Formule Tous Risques	
	RENNES	PARIS	RENNES	PARIS
Saxo (4cv)	157 €	171 €	198 €	213 €
Golf 1.4 (6cv)	172 €	188 €	233 €	251 €
307 XR (7cv)	185 €	203 €	252 €	273 €

Tarifs minimum TTC établis le 05/01/2006 pour une année d'assurance, sur des bases de calcul comprenant entre autres un bonus de 50 % et l'usage promenade et/ou travail.

Photo : P. Dufaux

Demandez vite votre devis gratuit !

(sans engagement de votre part - sous réserve d'acceptation)

Code appel 060 399

0 8 0 0 976 876
Appel gratuit depuis un poste fixe

de 8H30 à 20H en semaine et de 9H à 16H le samedi.

www.direct-assurance.fr
24H/24 sur internet

Important, munissez-vous
- de votre carte grise ou des caractéristiques de votre voiture
- de votre permis de conduire
- de votre dernier avis d'échéance

30 % D'ECONOMIE SUR VOTRE ASSURANCE PRÉCÉDENTE ?

D'après l'étude Ipsos-Insight de janvier 2005, sur un échantillon représentatif de 601 nouveaux clients de Direct Assurance, le pourcentage moyen d'économie constaté est d'au moins 30% depuis plus de 10 ans (270 euros en moyenne).

Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification pour toutes les informations vous concernant en vous adressant à Direct Assurance. Celles-ci sont toutes nécessaires à l'établissement du devis. Elles sont destinées à nos services internes et pourront être cédées à des fins commerciales, sauf si vous vous y opposez.

Efficace sur toute la ligne

Direct Assurance

Direct Assurance est le nom commercial d'Avansur, 163-167, av. Georges-Clemenceau, 92742 Nanterre Cedex, SA au capital de 30 095 239,54 euros. SIREN 378393946 RCS Nanterre. Entreprise régie par le Code des Assurances.